AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

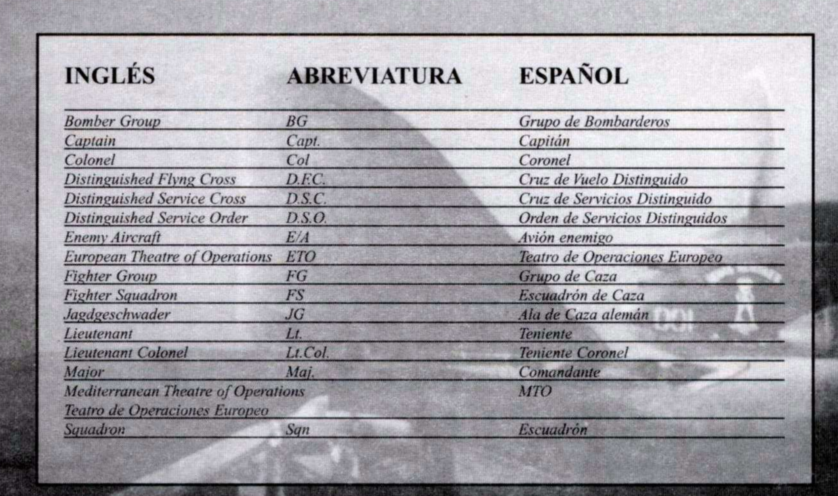
ASES DEL P-38 LIGHTNING EN EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO



ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

ASES DEL P-38 LIGHTNING EN EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO



INGLÉS	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Bomber Group	*BG*	*Grupo de Bombarderos*
Captain	*Capt.*	*Capitán*
Colonel	*Col*	*Coronel*
Distinguished Flyng Cross	*D.F.C.*	*Cruz de Vuelo Distinguido*
Distinguished Service Cross	*D.S.C.*	*Cruz de Servicios Distinguido*
Distinguished Service Order	*D.S.O.*	*Orden de Servicios Distinguidos*
Enemy Aircraft	*E/A*	*Avión enemigo*
European Theatre of Operations	*ETO*	*Teatro de Operaciones Europeo*
Fighter Group	*FG*	*Grupo de Caza*
Fighter Squadron	*FS*	*Escuadrón de Caza*
Jagdgeschwader	*JG*	*Ala de Caza alemán*
Lieutenant	*Lt.*	*Teniente*
Lieutenant Colonel	*Lt.Col.*	*Teniente Coronel*
Major	*Maj.*	*Comandante*
Mediterranean Theatre of Operations		*MTO*
Teatro de Operaciones Europeo		
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón*

ASES DEL P-38 LIGHTNING EN EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



ILUSTRACIÓN DE PORTADA

El Maj. Bill Leverette llevaba poco más de un mes al mando del 37 Sqn del 14 Grupo de Caza (sin haberse encontrado aún con un solo avión enemigo) cuando, justo después del mediodía del 9 de octubre de 1943, inició un combate que le otorgaría un registro récord entre los pilotos norteamericanos para una única misión. Leverette comandaba dos grupos de P-38G en patrulla sobre el Mar Egeo cuando divisaron una gran formación de Ju 87 Stuka atacando a los navíos de la Royal Navy que bombardeaban las guarniciones alemanas e italianas en la isla de Rodas. En el combate que se produjo a continuación, Leverette se anotó siete Ju 87 derribados y dos dañados, mientras que el líder de su escuadrilla, el Lt. Harry 'Troy' Hanna, se "anotó" otros cinco Stuka confirmados y uno dañado. Posteriormente, Bill Leverette añadiría otros cuatro derribos a su cuenta antes de regresar a los EE.UU. en abril de 1944. Resulta irónico que, a pesar de su éxito con el gran caza de la Lockheed, Leverette no apreciase demasiado el P-38, pues aseguraba que cansaba mucho el pilotarlo.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *P-38 Lightning Aces of the ETO/MTO*
Ilustraciones de aviones de perfil de John Weal
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Planos a escala de Mark Styling
Autor: John Stanaway
Cubierta: Iain Willie
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Mark Styling

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-226-7
D.L.: M 35482 – 1999

ÍNDICE

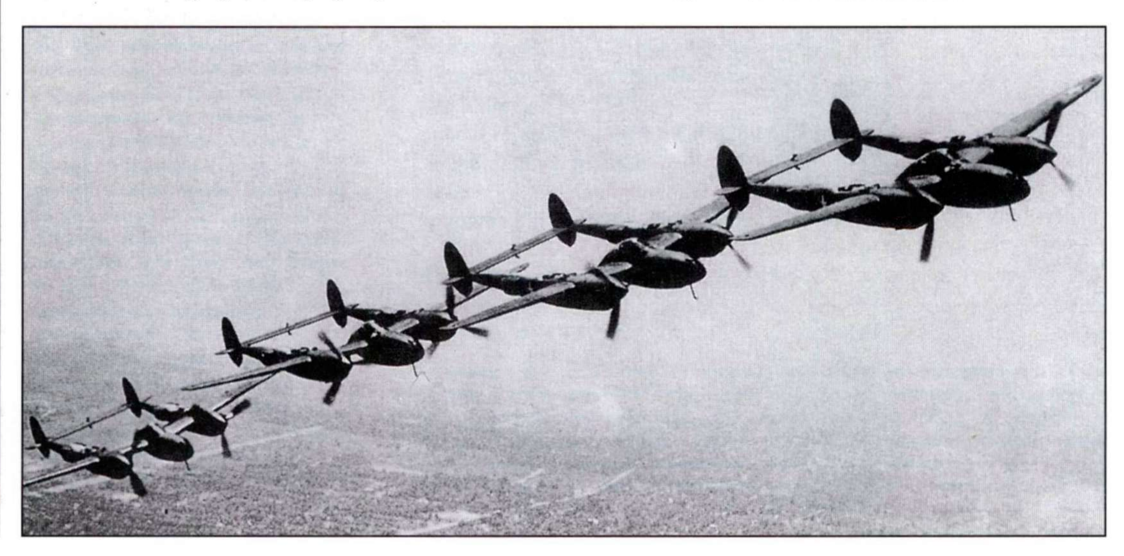
LOS PRIMEROS ASES DEL P-38

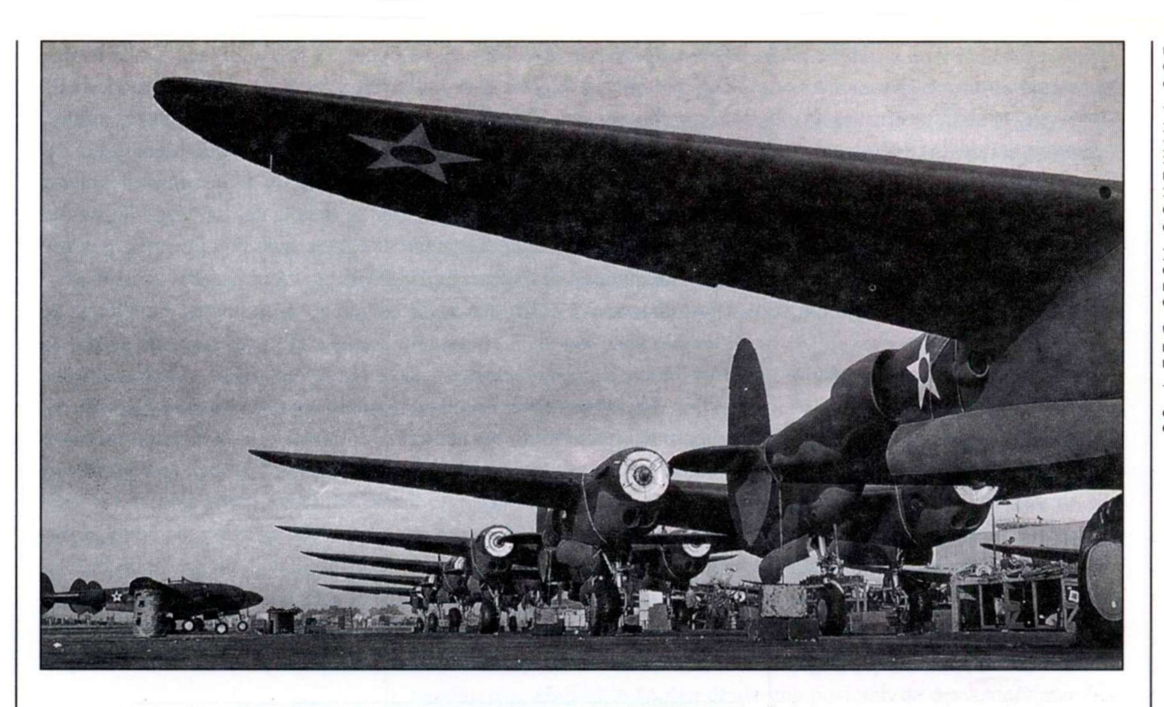
El P-38 participó en el primer combate aéreo victorioso entre una unidad norteamericana y la Luftwaffe cuando, el 14 de agosto de 1942, cazas del 33 Escuadrón de Caza (FS) se encontraron con un cuatrimotor Focke-Wulf Fw 200 Condor patrullando por la costa de Islandia, y lograron dañarlo. Según la versión oficial (cuestionada por diversos testigos oculares), el Lt. Elza E. Shahan del 27 FS presenció el combate desde mayor altura y descendió en picado con su P-38 para acabar con el tocado bombardero alemán de reconocimiento. Cualquiera que fuese el escuadrón que propinó el golpe mortal, a Shahan se le concedió medio derribo y el P-38 se ganó un puesto en la historia al lograr la primera victoria aérea de la USAAC contra la Luftwaffe en la II Guerra Mundial.

A lo largo de junio y julio de 1942, el 1º Grupo de Caza (FG) se trasladó a Inglaterra aprovechando la gran autonomía de los P-38F para cruzar el Atlántico. En agosto, otra remesa de Lightning voló recorriendo la misma ruta, haciendo escalas en la Península de Labrador, Groenlandia e Islandia. De los 186 aviones que emprendieron el viaje, 179 lograron llegar a su destino; una vez allí, las primeras salidas operativas desde Inglaterra se efectuarían entre el 28 de agosto y las semanas inmediatamente anteriores a la invasión de África del Norte, en noviembre (Operación Torch). Fue entonces cuando el P-38 disfrutó de sus primeros éxitos, pero también evidenció sus defectos, mientras surgían sus primeros ases sobre los cielos de Argelia y Túnez.

Los dos escuadrones del 14 FG (el 37 y el 48 FS, pues el 50 FS quedó en Islandia) fueron los primeros en estado operativo, el 11 de noviembre de 1942. Aquel día el grupo realizó su primera misión y, según los archivos del grupo, se topó por primera vez con aviones enemigos.

Un cuarteto de P-38F anónimos volando en estrecha formación ante la cámara, sobre el Sur de California en julio de 1942. Las primeras remesas de Lightnings se utilizaron sobre todo en labores de entrenamiento de los grupos de caza recién equipados antes de su embarque hacia el lejano conflicto en el Norte de África





La primera oportunidad para abatir a gran número de enemigos se presentó 13 días después, cuando el 49 FS se anotó aproximadamente 11 derribos y diversos aviones destruidos en tierra. Los Lt. Virgil Lusk y James Butler se anotaron cada uno cuatro aviones de transporte Savoia-Marchetti SM 81 Pipistrello, y Lusk estuvo a punto de lograr el codiciado título de "as en un día" cuando se le concedió el derribo de un quinto SM 81, dado como probablemente destruido. Sorprendentemente, el Informe Diario de Inteligencia del escuadrón concede en efecto ese quinto derribo a Lusk (que moriría posteriormente en accidente aéreo cerca de la NAS, Estación Aeronaval, de San Diego, en el P-38G-13 43-2307, el 9 de marzo de 1943).

El 28 de noviembre, otro piloto del 14 FG estuvo a punto de lograr el título de "as en un día". El Lt. Ervin Ethell, del 48 FS, sobrevolaba Túnez en misión de reconocimiento cuando se topó con un grupo de aviones alemanes de transporte protegidos por una escolta. Aquel día, el compañero de ala de Ethell era el Lt. Carl Skinner, mientras que los Lt. James Butler y Redmond Evans, del 49 FS, completaban la formación que se encontró con aquellos Ju 52/3m y con su cuarteto de Bf 109 de escolta, sobre el Lago Bizerre.

Los pilotos norteamericanos aprovecharon su mayor altura para picar sobre la formación enemiga; de inmediato, Ethell derribó a cuatro Ju 52/3m y probablemente destruyó a un Bf 109 que estaba persiguiendo a Skinner. En realidad, a este último piloto le atacaron dos Messerschmitt (más tarde se confirmaría que se trataba de Bf 109G del II./JG 53), uno de los cuales recibió tal cantidad de disparos de Ethell que se le vio desaparecer tras unas colinas escupiendo humo y soltando piezas del aparato. A pesar de los esfuerzos de sus compañeros de escuadrilla, Skinner fue derribado por el restante caza alemán, y tampoco James Butler consiguió volver. Las investigaciones efectuadas tras la conclusión de la guerra apuntan a que pudieron caer víctimas del Leutnant Gunther Se-

El pie de foto incluido con esta excepcional fotografía oficial de Lockheed, publicada en julio de 1942, rezaba lo siguiente: "DISEÑADOS PARA LA VICTORIA – Aunque parecen monstruos alados provenientes de Marte, estos aviones de guerra de revolucionario diseño forman parte de la guerra aérea de nuestros días. Se trata de ejemplares del Lockheed Lightning P-38, alineados en una de las numerosas cadenas de montaje de Lockheed a la espera de los últimos retoques antes de unirse a otros Lightning en la lucha por la libertad. El P-38, un aparato excepcionalmente aerodinámico y potente, es el avión más rápido del mundo, diseñado especialmente para interceptar y destruir a los bombarderos enemigos a gran altitud antes de que puedan descargar sus bombas sobre objetivos vitales. El piloto–artillero de este veloz caza se aloja en el habitáculo situado en medio de la sección central. Es un aparato monoplaza, propulsado por dos motores Allison. El doble botalón y doble timón del Lightning le confieren mayor estabilidad y mejor perfil aerodinámico."
Estos aparatos del modelo E están adornados con la antigua insignia nacional, anterior al 12 de mayo de 1942. (de Aeroplane)

eger y del Oberfeldwebel Stefan Litjens. Ya había tres pilotos de Lightning que habían logrado cuatro derribos cada uno pero, al menos oficialmente, ninguno de ellos lograría alcanzar aquella imprescindible quinta victoria. Sin embargo, otro piloto del 14 FG que logró aquel 28 de noviembre de 1942 un derribo anotado (un Ju 88), seguiría logrando derribos hasta alcanzar el status de as; se trataba del Lt. Virgil Smith del 48 FS, que para el 12 de diciembre se habría anotado otros cuatro derribos y un enemigo dañado, convirtiéndose así en el primer as del P-38.

Entretanto, el 1 FG se había trasladado a Argelia desde Inglaterra, en principio sólo con el 27 y el 94 FS, aunque el grupo volvería a estar al completo con la llegada del 71 FS al Norte de África. Veinticuatro horas después de que el Lt. Ethell comandase aquella exitosa misión de reconocimiento sobre Túnez, tanto el 1 como el 14 FG se encontraron de nuevo con aviones alemanes; los pilotos de estos grupos se anotaron la destrucción de dos Bf 110 y de dos Ju 88. Dos futuros ases, el Lt. Jack Ilfrey y el Capt. Newell Roberts, lograron sus primeros derribos en esta misión, mientras que Virgil Smith aseguró haber dañado un Zerstörer.

Pero existe bastante confusión acerca de esta misión, si tenemos en cuenta la forma en que la 12ª. Fuerza Aérea reconsideró las reclamaciones de derribos. Jack Ilfrey recuerda haber acertado y haber sido tocado por



El Lt. Virgil Smith del 48 FS/14 FG, primer as del P-38, aparece posando frente a su P-38F-1 "KNIPTION" en Inglaterra, en otoño de 1942. Pocas semanas después de que se tomase esta foto, Smith y el resto del 14 FG participarían en la batalla por el Norte de África. (Ilfrey)

los dos Bf 110 con los que combatió aquel día, y también recuerda haber visto a Virgil Smith dañando al menos a uno de los cazas bimotores alemanes. Sin embargo, algo más tarde, en el transcurso de la guerra, alguna autoridad en el seno de la USAAF decidió suspender las anotaciones parciales en los derribos de la 12ª. Fuerza Aérea; como consecuencia de ello, se le concedió a otro piloto la plena responsabilidad del derribo del 48 FS, denegando a Smith cualquier posible anotación. Por otra parte, el derribo reclamado por el 94 FS ha seguido estando dividido entre Roberts e Ilfrey a pesar del cambio de política de homologación de derribos.

Tanto el 1 como el 14 FG entraron mucho en acción durante las últimas semanas de 1942; aunque los pilotos norteamericanos lograron numerosas victorias en combate, también aprendieron dolorosas lecciones a manos de sus oponentes alemanes e italianos, curtidos en mil batallas. Y sufrieron pérdidas tanto en tierra como en el aire, pues nueve de los valiosos P-38G del 14 FS fueron destruidos el 16 y el 20 de noviembre en su base de Maison Blanche, en Argelia, por ataques de Ju 87 y Ju 88.

Ambos grupos siguieron sufriendo cada vez más pérdidas al comenzar 1943; no sólo se trataba de que los poco experimentados pilotos de los P-38 se estaban enfrentando a enemigos experimentados en combate, sino que además lo hacían desde una posición de desventaja numérica a causa de la escasez de Lightning en el Norte de África. Los Aliados se veían obligados a mantener un amplio frente en este teatro de operaciones, y los cuatro escuadrones de P-38 (posteriormente serían cinco) no sólo debían patrullar la zona, sino también dar apoyo táctico de ataque a tierra y, en otras ocasiones, servir de caza de escolta a los bombarderos pesados que empezaban a golpear sobre objetivos estratégicos. El Norte de África tenía prioridad en las asignaciones de P-38, pero incluso con una dedicación casi total de este caza, sencillamente no había suficientes aviones disponibles para cubrir las necesidades de las diferentes misiones. A pesar de todo, las misiones siguieron sucediéndose, y los pilotos de los P-38 comenzaron a dejar sentir su presencia. El 30 de noviembre de 1942, por ejemplo, se adjudicaron sendos derribos de Bf 109 tanto Virgil Smith (su segundo derribo confirmado) como el Capt. Joel A. Owens, quien además dañó otro caza Messerschmitt, anotándose así las primeras victorias del 27 FS; de hecho, supuso el primer encuentro con el enemigo para este último piloto.

En esta histórica ocasión, 16 P-38 del 27 FS daban escolta a los B-17 (del 97 Grupo de Bombarderos) enviados a atacar una base naval de Bizerre, en Túnez. Los bombarderos ya habían emprendido el camino de vuelta cuando Owens atisbó un Bf 109 que ascendía vertiginosamente por un agujero entre las nubes. De algún modo, el piloto del Lightning logró sobreponerse a la excitación que le supuso el enfrentarse a su primer caza enemigo, efectuó un picado hasta corta distancia, disparó y le acertó de lleno en el arranque de las alas y en la cabina, con lo que el avión alemán cayó en barrena desapareciendo entre las nubes más bajas.

Mientras ascendía de nuevo para reunirse con los bombarderos, Owens divisó hacia su izquierda otro Bf 109. El caza enemigo estaba situándose precisamente para atacar a las Fortalezas Volantes; en ese momento, el piloto del 27 FS se situó directamente detrás de él y derribó al Messerschmitt.

El Cadete Virgil Smith parece estar dispuesto y deseoso de empezar las operaciones mientras recibe su entrenamiento de vuelo en 1941. Finalmente lograría el título de piloto en Luke Field, Arizona, cinco días después de que el ataque a Pearl Harbor empujase a América a la II Guerra Mundial. (Ilfrey)



El Capt. Owens había seguido al 1 FG en su desplazamiento hasta el Norte de África 15 días antes de anotarse su primer derribo; voló a baja altura desde la base de la RAF en Chivenor, Devon, cruzando el Golfo de Vizcaya y siguiendo un largo trayecto hasta el Noroeste de África.

El 2 de diciembre, un grupo de P-38G del 94 FS efectuó una misión de caza libre sobre Gabes, en Túnez, durante la cual se anotaron seis derribos; cuatro de estos derribos estaban repartidos equitativamente entre dos futuros ases, Jack Ilfrey y Newell Roberts. Este último encabezó la misión de caza, mientras Ilfrey dirigía la segunda escuadrilla y los Lt. William Lovell y Richard Mc. Wherter volaban como puntos de sus respectivos líderes de grupo. Los cuatro P-38 barrieron a conciencia el Paso Faid antes de proseguir hasta la ciudad portuaria de Sfax, donde todo parecía en calma, divisando un buque de guerra anclado en el puerto.

Los pilotos de los P-38 siguieron avanzando apresuradamente y llegaron a Gabes desde el Norte, donde vieron varios Bf 109 realizando frenéticos intentos de despegar justo debajo de ellos. Roberts advirtió por radio a Ilfrey sobre los cazas enemigos, y los P-38 ascendieron vertiginosamente hasta los 1.000 pies de altura en cuestión de segundos, para picar a continuación sobre la formación enemiga. Aprovechándose de su mayor velocidad y altura, cada uno de los pilotos de los P-38 destruyó un caza alemán en la primera pasada.

Roberts se "embolsó" a su primera víctima mediante una ráfaga a corta distancia cuando estaba situado justo a su cola. El siguiente extracto de su Informe D describe el resultado de este ataque: "Alcancé al tercero con una ráfaga larga, y vi cómo explotaba en el aire". Los restos del caza se esparcieron en todas direcciones, y algunas piezas impactaron contra el P-38 de Roberts, que sin embargo realizó un brusco viraje hacia la izquierda para derribar a un segundo Messerschmitt que logró tener a tiro ("Alcancé a otro Me 109 a unos 200 pies y pude ver cómo despedía mucho humo negro. El Lt. Mc Wherter vio cómo se estrellaba contra el suelo").

Tras derribar a su primer Bf 109, Jack Ilfrey cometió el error de virar 180 grados, encontrándose de frente con un segundo caza Messerschmitt en plena maniobra de despegue. El piloto del Lightning apuntó rápidamente y logró derribar al caza alemán, pero no sin antes perder el motor izquierdo por los disparos de su enemigo. Otros dos Bf 109 se pegaron a su cola, después de que el intrépido piloto lograse zafarse de otro Messerschmitt mediante un viraje, a pesar de los daños en su motor izquierdo. De algún modo, el piloto norteamericano se libró del fuego enemigo (su comentario posterior fue: "¡No hay nada en la vida tan excitante como que te disparen y fallen!") durante el tiempo necesario para que Bill Lovell volviese y derribara a los dos cazas alemanes situados a cola de su camarada. Como es lógico, tras todo ello Jack Ilfrey le estaba muy agradecido a Bill Lovell, y aunque intentó confirmar al menos uno de los derribos de su salvador, en el informe oficial de aquel día sólo se le concedieron un derribo y un segundo Bf 109 dañado.

Joel Owens se anotó su segundo derribo dos días después, mientras escoltaba a los B-17 del 301 BG en una misión sobre Bizerre. El piloto del 27 FS volaba a unos 34 kilómetros al sudoeste del objetivo y a 19.000 pies de altura cuando divisó una Fortaleza Volante dañada y acosada por cazas enemigos.

Aunque es Virgil Smith quien figura oficialmente como primer as del P-38, este hombre estuvo muy cerca de lograr ese honor en una única misión, el 28 de noviembre de 1942. Ervin Ethell, del 48 FS/14 FG, se anotó en aquella fecha cuatro derribos conformados y uno probable, para más tarde proseguir destruyendo (de forma no oficial) otros diez aviones en tierra. La foto corresponde a sus tiempos de cadete. (Jeff Ethell)



Con su compañero de formación, el Lt. Lee Mendenall, tras él, Owens se acercó rápidamente a un Bf 109 que acababa de completar una pasada sobre el bombardero y que estaba virando contra los P-38 atacantes. El piloto del Lightning disparó cinco ráfagas de frente y pudo ver los impactos desde las 500 yardas hasta que se separó del enemigo a 100 yardas de distancia. Sin embargo, Owens no pudo confirmar su derribo porque hubo de centrar inmediatamente toda su atención en otro Messerschmitt que apareció en escena. A pesar de ello, no todo estaba perdido puesto que el Maj. John Weltman, anteriormente CO del 27 FS, vio cómo caía derribado en llamas ese caza mientras él atacaba a otro Bf 109. El derribo de Owens tuvo una doble confirmación, puesto que algunas semanas después uno de los agradecidos ametralladores del B-17 realizó un informe adicional, afirmando que vio cómo aquel caza enemigo chocaba contra el suelo y explotaba en llamas.

EL PRIMER AS DEL P-38

Poco después de que se completase la campaña del Norte de África, la 12ª. Fuerza Aérea cambió inexplicablemente su forma de conceder los derribos compartidos. En un baile general de cifras, se modificaron los totales obtenidos en 1942 que afectaron a las fechas en que ciertos pilotos de P-38 habían logrado sus quintas victorias. Tal y como se mencionó anteriormente, Newell Roberts había participado en el derribo de seis aviones enemigos entre el 29 de noviembre de 1942 y el 9 de febrero de 1943 y, a pesar del cambio en la forma de puntuación, retuvo medio punto por el Bf 110 cuyo derribo compartió con Jack Ilfrey el 29 de noviembre, así como un Cant Z 1007 italiano que ayudó a derribar con otro piloto del 94 FS el 12 de diciembre. De este modo, oficialmente le corresponden cinco derribos.

Jack Ilfrey siempre sostuvo que había logrado sus derribos quinto y sexto –un par de Fw 190– durante una misión de escolta a bombarderos el 26 de diciembre de 1942 (con lo que sería el primer as del P-38), aunque oficialmente estos derribos figuran únicamente como sus tercer y cuarto derribos completos. En principio, Virgil Smith figuraba con dos Bf 109, un Ju 88 y un tercio de punto por un Ju 52 al que atacó con otros dos pilotos el 7 de diciembre de 1942, antes de que derribase a un Fw 190 cinco días después. Incluso con el medio punto del Bf 110 del 29 de noviembre, nunca podría haber obtenido una puntuación de 4,83 derribos con el formato antiguo. También derribó otro Bf 109 el 28 de diciembre, lo que le aseguraba la categoría de as bajo cualquier forma de puntuación. Sin embargo, la revisión de las puntuaciones acabó concediéndole el derribo completo del Ju 52 del 7 de diciembre, por lo que al derribar al Fw 190 el día 12 se convertía en as. En vez de estar resentido por esta revisión de las puntuaciones, Jack Ilfrey respaldó plenamente la concesión de este honor a Virgil Smith, su antiguo compañero de clase cuando eran cadetes de aviación y tejano como él, que pasaba a ser el primer as del P-38 en la guerra. Dado que ambos pilotos fueron pioneros en el despliegue del caza P-38 contra las fuerzas europeas del Eje, resulta lógico que fuesen los primeros en ser considerados ases de este caza. Lo que sigue es una breve reseña biográfica de sus carreras.

Virgil H. Smith creció en McAllen, Texas, y se alistó en el primer Programa de Entrenamiento para Pilotos Civiles mientras aún estaba en la

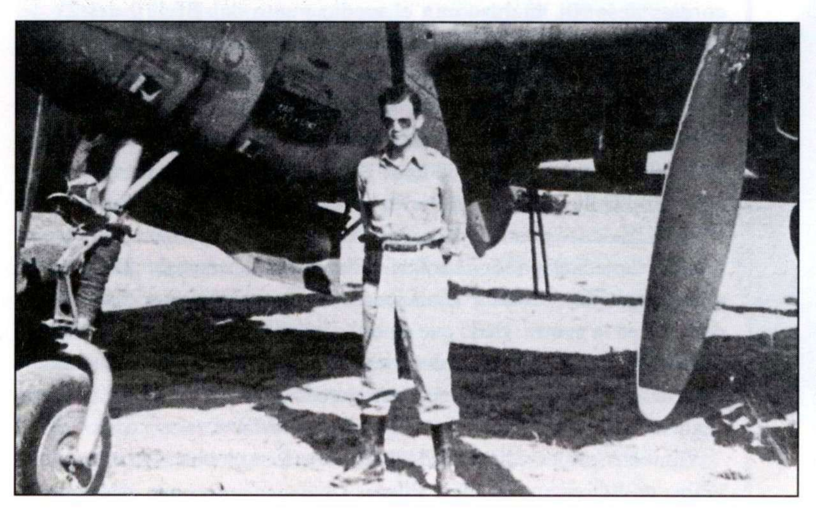
universidad. Fue seleccionado para el Programa de Cadetes de la Army Air Corps (denominado más tarde Army Air Forces) en abril de 1941, y se graduó en la promoción del 41-1 en Luke Field, Arizona, el 12 de diciembre de 1941. Smith se unió al 48 FS del 14 FG justo a tiempo para cruzar el Atlántico hasta Inglaterra con el resto del grupo, durante el verano de 1942. Tras completar unas cuantas misiones en Europa occidental, se dirigió al Norte de África con el 48 para dar cobertura a los desembarcos de la operación Torch. Tras lograr su último derribo el 28 de diciembre, Smith se vio envuelto en otro combate 48 horas después, cerca de Gabes, durante el cual su P-38F sufrió graves daños. Cuando intentaba un aterrizaje forzoso con su dañado caza, Smith golpeó contra una zanja y el aparato explotó, matándole al instante. El primer as del P-38 de la USAAF fue enterrado el día de Año Nuevo de 1943 en el cementerio europeo de Constantine; posteriormente, su cuerpo fue trasladado a McAllen, Texas.

Jack Ilfrey, el compañero tejano de Virgil Smith, probablemente fue el paradigma del piloto de caza norteamericano: valiente y revoltoso, pero afable y diestro al mismo tiempo. Muchos de sus superiores aseguraron estar felices de contar con un piloto de tal calibre bajo sus órdenes, aunque al mismo tiempo resultaba incómodo observar las temeridades que hacía en el aire, o la falta de disciplina que mostraba en tierra. Tras haber sido degradado por alguna falta grave con el 20 FG en Inglaterra, a finales de la guerra, su comandante escribió una carta solicitando que se le devolviese su graduación, pues de lo contrario... ¡sería un segundo teniente el que dirigiese en combate a un escuadrón operativo!

Ilfrey estuvo a punto de pasar buena parte de la guerra en cautiverio, cuando fue obligado a aterrizar en Portugal, territorio neutral, junto con otros pilotos de P-38 que se dirigían al Norte de África desde el Sudoeste de Inglaterra. A causa de una avería en el sistema de combustible se vio obligado a aterrizar en Portugal en noviembre de 1942, durante el vuelo hacia el Norte de África. Tras su inesperada llegada, sus "anfitriones" le convencieron para que les mostrase los controles de su P-38, que por entonces era alto secreto; para ello, un soldado apuntaba al piloto con su arma para que no intentase huir con el P-38.

Sin embargo, Ilfrey era lo suficientemente temerario como para atreverse a poner en práctica lo que sabía de la rápida aceleración del Lightning una vez que se avanzaba el gas para rodar. Se dedicó a explicar cada una de las características del comportamiento del caza mientras encendía los motores, manejándolos para que el avión se moviera. Sin previo aviso, Ilfrey avanzó el mando de gases saliendo despedidos de los planos los observadores

El indomable Jack Ilfrey posa junto a uno de sus P-38 en el Norte de África. Cada vez que una maliciosa sonrisa cruzaba su rostro, tanto los pilotos alemanes como sus superiores norteamericanos debían extremar la precaución... A pesar de que tal vez fue la víctima inconsciente de las revisiones efectuadas en la política de confirmación de derribos de la Duodécima Fuerza Aérea tras la campaña en el Norte de África, Ilfrey no tenía ningún problema en reconocer a su viejo amigo Virgil Smith como primer as del P-38 en la II Guerra Mundial. (Ilfrey)





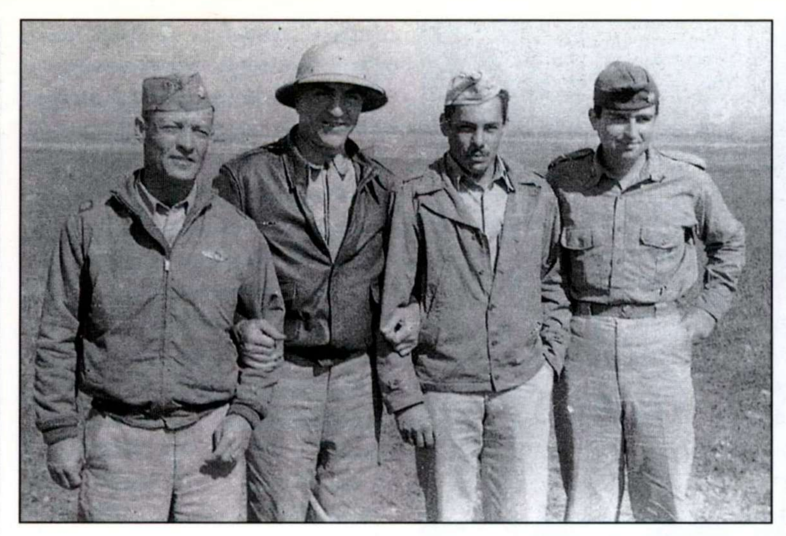
El Capt. Newell Roberts del 94 FS/1 FG fue uno de los primeros ases de la campaña del Norte de África, al anotarse cinco derribos a fecha de 9 de febrero de 1943. El Capt. Roberts se transformó en el Dr. Roberts tras la contienda, una vez completados sus estudios en la Universidad de California, la Universidad de Liverpool y finalmente la Universidad Baylor, en Texas. (Roberts)

cuando el aparato se abalanzó hacia delante. Ignorando todo procedimiento estándar de despegue, lanzó su aparato al aire mientras un grupo de portugueses furiosos hacía impotentes gestos hacia el impertinente norteamericano que surcaba rugiendo el aire, de vuelta a la guerra. Tras sobrevivir a 142 misiones de combate, Jack Ilfrey regresó a la vida civil después de la guerra y trabajó durante muchos años como banquero en su Texas natal. Más tarde se dedicó a los negocios inmobiliarios, y en 1979 escribió sus experiencias durante la guerra en su autobiografía, titulada igual que el P-38 que empleó con el 20 FG en Inglaterra: *Happy Jack's go Buggy*.

Resulta curioso el que todos los ases del Norte de África empleasen los mismos P-38 que llevaron consigo desde Inglaterra a lo largo de todo el periodo inicial de combates. Eran todos ellos del modelo P-38F-1, y soportaron sorprendentemente bien la lucha contra los Bf 109F/G y los Fw 190. Los P-38G comenzaron a aparecer a principios de 1943, y acabaron por equipar a los tres grupos de Lightning en el Mediterráneo hasta mediados de aquel año, cuando el modelo H llegó a este teatro de operaciones.

Parece irónico que durante la guerra aérea en el Mediterráneo, las prioridades obligasen a las unidades de P-38 a emplear modelos más antiguos mucho después de que en otros teatros de operaciones se hubiesen adoptado ya versiones más avanzadas; algunos de los nuevos pilotos de los 1, 14 y 82 FG se llevaban una gran sorpresa al ver que les asignaban antiguos modelos G o H al llegar al Mediterráneo, cuando en las unidades de entrenamiento domésticas habían pilotado nuevos y relucientes P-38J/L.

Otro de los pilotos pioneros del P-38 que llegó a ser un as del Lightning en el Norte de África fue el Capt. Newell Orville Roberts, que también era tejano, aunque trasladado desde Indiana donde estudió en la Universidad Purdue. Como se mencionó anteriormente en este capítulo, según los archivos disponibles, Roberts compartió el derribo del Bf 110 con Jack Ilfrey el 29 de noviembre de 1942, y derribó dos Bf 109 tres días después antes de compartir otro derribo el 12 de diciembre, esta vez de un Z 1007, con el anterior CO del 94 FS, Maj. Glenn E. Hubbard; así obtendría más de tres derribos confirmados antes de que finalizase el año. Obtendría otros dos derribos (ambos Bf 109) el 7 y el 9 de febrero de 1943, convirtiéndose así en todo un as. Se anotó también otros dos cazas Messerschmitt como probablemente destruido uno y dañado el



En esta foto única, tomada en mayo de 1943 tras la vuelta al combate del 14 FG después de un periodo de reorganización de tres meses, aparecen de izquierda a derecha: el Lt. Col. Troy Keith (Jefe de Grupo); Eddie Rickenbaker, el máximo as norteamericano de la I Guerra Mundial; C. L. Tinker y uno de los primeros ases del P-38, el Maj. Joel Owens (2° Jefe de Grupo). (Owens)

otro. Roberts también participó en misiones de ataque a tierra contra un gran aeródromo descubierto al sudoeste de Trípoli el 8 de enero de 1943; de hecho, dirigió dos misiones de seguimiento sobre este objetivo, logrando destruir diversos aparatos en tierra. Como consecuencia de todos estos éxitos, Newell Roberts obtuvo la Cruz por Servicios Distinguidos en el Aire con cuatro Hojas de Roble.

El último de los ases pioneros del P-38 en alcanzar las cinco victorias fue Joel Owens pues, tras anotarse muy pronto algunos derribos en el 27 FS, en noviembre y diciembre de 1942, no logró su siguiente derribo hasta el último día de enero de 1943; para entonces, ya había sido ascendido a jefe de escuadrón. Tras dar escolta a una gran formación de B-26 Marauder del 17 BG en una misión sin sobresaltos en la ciudad de Gabes, Owens estaba a punto de dar por finalizada la misión y volver a la base cuando un grupo de Bf 109 se topó con los Lightning antes de que se pudiese dar la señal de alarma. Mientras los cazas se dispersaban en un violento combate realizando maniobras de varios miles de pies de altitud, Owens aprovechó la oportunidad para atacar a dos de los Messerschmitt. Dio instrucciones al líder de su escuadrilla para que se ocupase del caza de la izquierda mientras que él se encargaba del de la derecha; se lanzó en picado hasta que tuvo a su víctima en el punto de mira. Sin embargo, sus disparos no acertaron en el objetivo, que maniobraba a gran velocidad; Owens dedujo que su enemigo tenía mucha experiencia en combate contra Tomahawk, Kittyhawk y Hurricane de la Fuerza Aérea del Desierto, pues su maniobra de evasión consistió en entrar directamente en un ascenso vertical. Pero en vez de servirle para alejarse del P-38, con esta táctica sólo logró que el Lightning se acercase aún más deprisa, lo que debió horrorizar al piloto alemán. Owens realizó varios disparos antes de que el caza enemigo entrara en pérdida y cayera en picado. El piloto del Bf 109 logró recuperar varios miles de pies más cerca del suelo del desierto, e intentó de nuevo superar a Owens ascendiendo; pero esta vez, el norteamericano centró sus disparos en el fuselaje del caza, y el Jagdflieger hubo de lanzar su cúpula y saltar en paracaídas.

Posteriormente, Owens fue transferido al 14 FG donde sirvió como 2° jefe; mientras ocupaba este puesto, se anotó sus últimos derribos –otros dos Bf 109– el 10 de mayo de 1943. Tras su periodo de servicio en el Norte de África, Owens pasó otra temporada en el frente pilotando P-38 en el teatro europeo de operaciones, con el 370 FG de la Novena Fuerza Aérea. Aunque no se anotó la necesaria quinta victoria hasta casi el final de la campaña del Norte de África, siempre ha sido considerado como uno de los ases pioneros del P-38 en aquel periodo inicial de operaciones.

LA GUERRA EN EL MEDITERRÁNEO

Tras la campaña del Norte de África, las primeras victorias reales fueron la captura de las islas de Pantelleria y Lampedusa, entregadas por el Eje sin necesidad de invadirlas el 11 y el 12 de junio de 1943, respectivamente. Fue el resultado del fuerte castigo al que se vieron sometidas por parte de las fuerzas aéreas desde el 31 de mayo; las guarniciones italianas de ambas islas flaquearon y decidieron capitular ante lo inevitable.

Los P-38 estuvieron en primera línea de estas acciones, gracias a su mayor radio de acción, y participaron en algunos combates aéreos muy fructíferos. El 18 de junio, el 96 FS entabló combate con el enemigo mientras escoltaban a unos B-25 hacia Cerdeña. Los pilotos de los Lightning volaban a baja altura sobre el agua cuando aparecieron los primeros seis cazas enemigos, seguidos de muchos más hasta que la batalla se convirtió en una refriega generalizada. Los P-38 fueron ascendiendo individualmente en pos del combate, hasta los 10.000 pies aproximadamente, derribando a 16 interceptores frente a la pérdida de un único caza y de ningún bombardero.

Entre los pilotos victoriosos se encontraba el Lt. Larry Liebers, que derribó a dos MC 202 y a un MC 205, con lo que se convirtió en el último as del 82 FG. Frank Hurlbut derribó a un Bf 109 y a un Re 2001, alcanzando un total de cuatro derribos, al igual que el Lt. Edward Waters gracias al derribo de un Bf 109; Ward Kuentzel logró su tercer derribo, un MC 202. Finalmente, también "Dixie" Sloan logró derribar un MC 200, alcanzando una cifra total de ocho derribos.

El 82 FG lograría posteriormente más victorias durante la fase inicial de la invasión de Sicilia, cuando cinco cazas enemigos cayeron en combate contra esta unidad durante una misión de ataque terrestre sobre los aeródromos de Gerbini, el 5 de julio. Diversos interceptores alemanes e italianos se apresuraron a despegar para atacar a los P-38 que ya abandonaban el objetivo y regresaban hacia la costa de Sicilia. "Dixie" Sloan derribó un Bf 109 y un Re 2001, alcanzando así los dos dígitos en su cifra total de victorias, mientras que el Lt. Gerald Rounds del 97 FS derribó otro Bf 109, su cuarta victoria.

Una vez que comenzó la invasión, el 82 realizó temporalmente misiones desde Libia bajo el mando del Ala 320 de la RAF. En el día concreto del desembarco (10 de julio), el 96 FS realizó otra brillante exhibición al derribar a siete Fw 190 Schlacht (de ataque terrestre) y a unidades sueltas de Ju 88, Bf 109 y MC 200. "Dixie" Sloan se anotó el derribo del caza italiano, convirtiéndose en el principal as de la 12 Fuerza Aé-

El Lt. William J. "Dixie" Sloan del 96 FS aparece frente a su P-38G-5 42-12830 Snooks IV, al final de su periodo de combate, el 9 de agosto de 1943, tras haber derribado ocho aparatos alemanes y cuatro italianos entre el 7 de enero y el 22 de julio. Siguió siendo el máximo as norteamericano en el Mediterráneo hasta 1944, para posteriormente pilotar en más de 50 misiones con la ya denominada USAF durante el puente aéreo de Berlín en 1948. (National Archives)



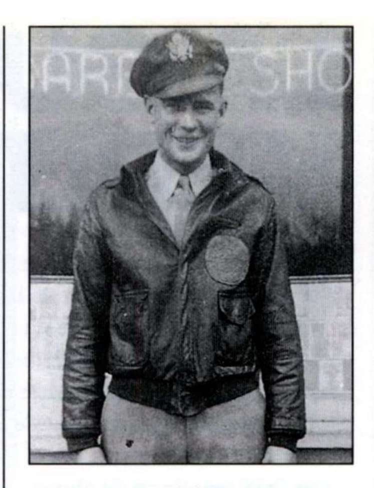
rea con 11 derribos confirmados, mientras que Frank Hurlbut derribó a tres de los Focke-Wulf para llegar a convertirse en as con siete victorias. También Larry Liebers derribó un Fw 190 y dañó a otros dos, llegando a las seis victorias. Ward Kuentzel derribó el Ju 88 y otro Fw 190, sus victorias números cinco y seis, y Edward Waters derribó el Bf 109, que sería su séptima y última victoria.

El 18 de julio le llegó el turno otra vez al 14 FG de ocuparse de los transportes; así, los P-38 del 37 y del 48 FS se encontraron con 15 Ju 52/3m que se dirigían a Cerdeña, mientras ellos escoltaban a un hidroavión Sunderland en misión de rescate. Los pilotos de los Lightning se abalanzaron sobre los desdichados aviones Junkers de transporte, y los derribaron a todos; cuatro cayeron a manos del Lt. Lloyd Hendrix (sus únicos derribos) y dos bajo el fuego del Lt. Paul Wilkins (futuro as con cinco victorias). Los pilotos del 48 FS se repartieron los nueve aviones de transporte restantes; Sidney Weatherford y el Capt. Herbert Ross, que llegarían a ases en el futuro, derribaron dos cada uno, alcanzando cifras de cuatro y tres derribos, respectivamente."Dixie" Sloan logró su último derribo el 22 de julio –el día que las tropas aliadas entraban en Palermo– mientras escoltaba a unos B-25 enviados para bombardear un nudo ferroviario en Battopaglia, en la península italiana. Justo después de que los Mitchell hubiesen pasado sobre el objetivo, mientras inclinaban sus morros para ganar velocidad, un trío de cazas enemigos intentó cortarles la huida a los bombarderos, pero fueron rápidamente derribados por los 26 P-38 de escolta. Otros dos Bf 109 se unieron de inmediato al combate, por la retaguardia de la formación de bombarderos, pero también fueron interceptados en un momento por los grupos de Sloan y Kuentzel. Ambos ases se acercaron tanto a sus objetivos que podían ver el tejido amarillo del casco de los pilotos. Los pilotos de los Lightning dispararon sus ametralladoras casi simultáneamente, derribando en llamas ambos aparatos.

Dieciséis días después, diez Bf 109G del II./JG 77 efectuaban una *freie jagd* (misión de ataque de caza) cerca de la costa sudoeste de Italia cuando se encontraron con 30 Lightning, volando a mayor altura. Dieciséis de estos P-38 pertenecían al 96 FS, y respondieron con tal rapidez que derribaron el caza pilotado por el Leutnant Egon Graf y dañaron tan seriamente el Messerschmitt del Unteroffizier (Suboficial) Philipp que se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en Vibo Valentia. Frank Hurlbut se anotó su octavo derribo, un Fw 190, durante esta misión, y es probable que se tratase del Leutnant Graf.

LA INVASIÓN DE ITALIA

A finales de agosto y principios de septiembre de 1943, las unidades de P-38 con base en el Mediterráneo jugaron un papel fundamental en el regreso de los Aliados al continente europeo a través de la península italiana. El 25 de agosto, por ejemplo, el 1 y el 82 FG participaron en una misión de ataque por sorpresa sobre los aeródromos de la llanura de Foggia, durante la cual se destruyeron más de 100 aparatos en tierra; el Lt. Joe Miller y el Maj. Herbert Ross, del 48 FS, se anotaron además cada uno el derribo de un MC 202 en vuelo. Para Ross fue su quinta victoria (de un total de siete), mientras que Miller se anotaría cuatro con el 48 FS y un quinto derribo con el 474 FG, en suelo británico, en marzo de 1945.



El Lt. Clarence Johnson del 96 FS derribó cuatro aviones enemigos (un MC 202 el 21 de mayo de 1943, dos Fw 190 el 20 de agosto de 1943 y un Bf 109 el 2 de septiembre) antes de ser trasladado al 436 FS en Inglaterra. Logró la categoría de as con su nueva unidad al derribar un Fi 156 el 22 de junio de 1944, que a su vez era la primera victoria del 436 FS. Posteriormente, Johnson fue alcanzado y murió el 25 de septiembre mientras pilotaba un P-51D. (Blake)

El Lt. Richard J. Lee aparece aquí con la DFC (la medalla de la izquierda), obtenida al atacar a numerosos cazas italianos a pesar de tener un motor inutilizado. Se anotó un Mc 202 durante la misión del 21 de agosto de 1943, y lograría más tarde otros cuatro derribos durante su paso por el 94 FS/1 FG. (R. J. Lee)



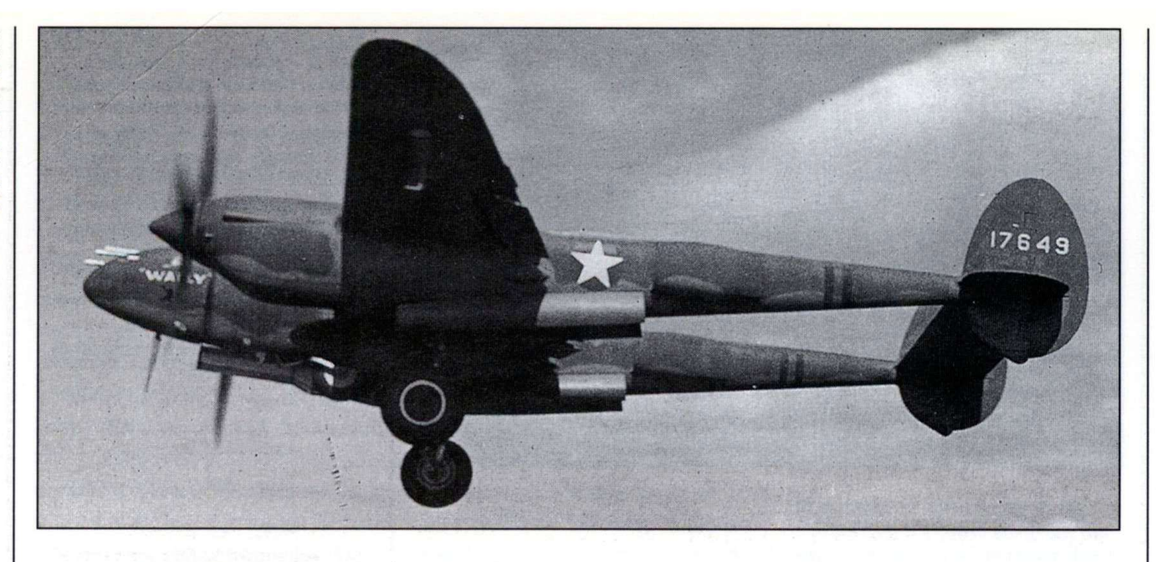


El Lt. James Hollingsworth del 37 FS (con la camiseta de la Base de la Guinea Británica) aparece en pose informal con su tripulación de tierra, en alguna fecha de mediados de 1943. Aunque sólo se le reconocieron oficialmente tres derribos y siete aviones destruidos en tierra con el 479 FG, numerosos historiadores creen que Hollingsworth tuvo mucho más éxito. Sin embargo, odiaba el papeleo de los informes de combate, por lo que no fue oficialmente reconocido como un as. (Tom Hollingsworth)

Durante el mismo periodo, el Lt. Clarence Johnson del 96 FS derribó dos Fw 190 el 20 de agosto y otros dos Bf 109 el 2 de septiembre. Posteriormente, también él alcanzaría el nivel de "as" pilotando el P-38 en Inglaterra, pero esta vez en el 479 FG equipado con el modelo P-38J (que cambiaría más tarde por el P-51D, con el que Johnson obtendría sus sexto y séptimo derribos el 11 de septiembre, y en el que sería derribado y moriría el día 23 del mismo mes). De hecho, su quinto derribo, logrado el 22 de junio de 1944, fue también la primera victoria confirmada de su unidad. Su compañero del 82 FG, el piloto Louis Curdes, logró sus últimos dos derribos (dos Bf 109) el 27 de agosto pilotando el P-38G-10 42-13150, alcanzando un total de ocho derribos. Pero tras ello sufrió problemas mecánicos y hubo de aterrizar cerca de Benevento, donde fue capturado de inmediato. Pero Curdes estuvo en cautividad solamente unos días, ya que logró escapar junto con otros pilotos de P-38 y sobrevivir tras las líneas enemigas hasta cruzar a territorio aliado el 27 de mayo de 1944. Más tarde, el 7 de febrero de 1945, Curdes añadiría un noveno derribo a su cifra total mientras pilotaba los P-51D con el 3 FG en el Pacífico.

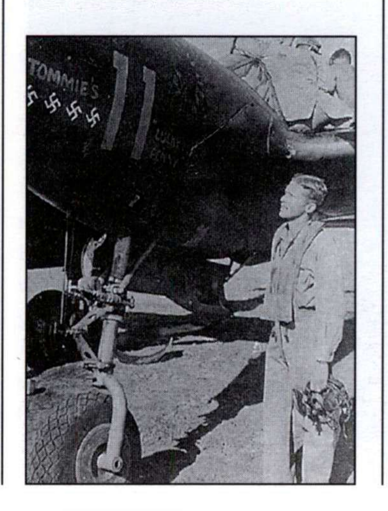
Los pilotos del 48 FS Bill Broome, Herbert Ross, Fred Haupt y John Lindstrom se fotografiaron aquí con Bob Hope enfrente del 2nd LITTLE KARL de Ross, en Saint Marie du Zit en julio de 1943. Hope estaba realizando una de sus famosas giras USO para entretener a las tropas, mientras que el 48 FS estaba comenzando entonces a cimentar su increíble récord de 159 derribos confirmados, el más alto recuento del 14 FG. Herbert Ross recibió más tarde el apodo de "Herbie el hunde barcos" a raíz de su ataque de precisión contra el famoso trasatlántico italiano de antes de la guerra *Rex*, durante el cual logró colar una bomba por una de las chimeneas del navío. (Weatherford)





El P-38F-1 41-7649 "WALLY" lo utilizaba el Jefe del 48 FS, el Maj. W. C. Walles, a finales de 1942. Aquí puede verse justo después de despegar del aeródromo de Youks-les-Bains, en Argelia (Jerry Scutts)

Vemos aquí al Lt. Sidney Weatherford del 48 FS admirando las marcas logradas en su P-38G. La frase TOMMIE'S LUCKY PENNY era una promesa que el piloto hizo a su esposa, pues aseguró que aparecería de nuevo una vez que finalizasen sus días de combate. Se anotó cinco victorias antes de poder cumplir su promesa. Por desgracia, el pelirrojo Sidney Weatherford murió en combate cerca de Wonson, en Corea, el 11 de agosto de 1952 mientras pilotaba un F-84D del 58 Grupo de Cazabombarderos. (Weatherford)



El 2 de septiembre, Clarence Johnson se anotó un Bf 109 destruido y dos más como probables en el transcurso de la que más tarde se describiría como una de las operaciones más intensas efectuadas por los P-38 en el Mediterráneo. Los pilotos de los Lightning tenían la misión de escoltar a los B-25 que debían bombardear un campo de maniobras cerca de Nápoles; pero al acercarse a la costa italiana se encontraron con gran número de cazas enemigos. En este combate, los informes registran el derribo de 23 Messerschmitt junto con la pérdida de 10 P-38. En el combate participaron Bf 109G de los JG 77, 53 y 3, y la Jagdwaffe reconoció la pérdida de siete pilotos, incluyendo al Experten de 67 derribos Oberleutnant Franz Schiess, si bien registraron el derribo de 13 P-38. Todos los B-25 sobrevivieron a esta misión. Una de las operaciones con mayor éxito que efectuaron los P-38 a finales de 1943 fue la que llevaron a cabo los pilotos del 37 FS el 9 de octubre. El Maj. Bill Leverette, recientemente ascendido a jefe de escuadrón, salió al frente de su unidad en una misión de caza sobre el mar Egeo, en apoyo de los barcos de la armada británica, cuando divisaron una formación de bombarderos en picado, Ju 87, a punto de iniciar un ataque sobre los barcos. Inmediatamente, Leverette persiguió a los Stuka en picado intentando interceptarlos antes de que pudiesen provocar daños graves a los navíos.

Durante la desigual lucha que se produjo, destruyeron 16 Ju 87 y cinco fueron dados por tocados o probablemente destruidos. Bill Leverette se anotó el derribo de, al menos, siete de esos Stuka, y relató esta impresionante acción a Eric Hammel para su inclusión en la excelente obra escrita por éste, *Aces Against Germany – The American Aces Speak,* Volume II (Presidio Press, 1993). Este es un extracto de su descripción de los hechos:

"Además de mis siete derribos, el Lt. Troy Hanna se anotó la destrucción de cinco Stuka, el Lt. Wayne Blue derribó otro aparato (un bimotor Ju 88 que iba en solitario detrás de los Stuka), el Lt. Homer Sprinkle (el compañero de ala de Hanna) derribó tres Stuka y otro más como probable, y el Lt. Robert Margison (el compañero de ala de Blue) derribó otro Stuka. Todo ello hace un total de 16 Stuka y 1 Ju 88."

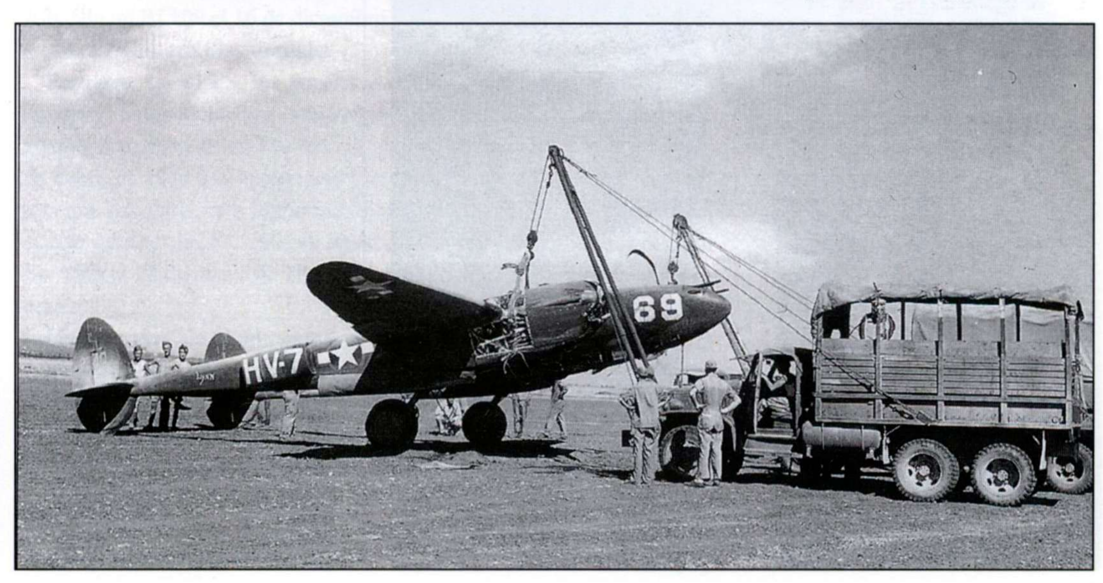


El Lt. Richard Campbell de Ferriday, Luisiana, participó en combates con el 37 FS desde el final de la campaña del Norte de África hasta la invasión de Italia. Logró sus primeros dos derribos (Bf 109) el 18 de mayo de 1943, mientras daba escolta a unos B-17 en un ataque contra el aeródromo de Trapani Milo en Sicilia. Luego derribaría un MC 202 y un tercer Bf 109 el 15 de junio y el 9 de julio, respectivamente. Campbell participó en uno de los primeros bombardeos de los B-26 sobre Roma diez días después, y alcanzó la categoría de as con un par de Bf 109 (además de otro dañado) el 28 de agosto. El P-38G-15 EARTHQUAKE McGOON fue el Lightning que tuvo asignado durante toda su campaña. Posteriormente, Campbell sirvió en el frente de China-Burma-India en 1945. (USAF)



Los Lt. Hattendorf, Walker y Schoenberg del 97 FS posan ante el 'caballo de batalla' del escuadrón, el P-38F-15 43-2112 apodado "SAD SACK". Para Jack Walker resultó frustrante el acabar su etapa de combate con cuatro victorias y una probable – aunque los comentarios que hizo un as alemán de visita en EE.UU. años después parecen indicar que él pudo haber sido la quinta víctima confirmada de Walker, pues casualmente pidió ver el plan de vuelo de aquel piloto de P-38... ¡para corregir lo allí registrado!. (Blake)

Este P-38G del 27 FS/1 FG tuvo que efectuar un aterrizaje sin tren en la base del grupo en Gerbini, en Sicilia, el 6 de septiembre de 1943 a causa de los daños sufridos en combate. En dos de los omnipresentes camiones GMC se instalaron unas poleas de izado para retirar al desdichado caza del medio del aeródromo. (Howard Levy, a través de Aeroplane)





Visiblemente satisfecho consigo mismo tras una exitosa misión, el Lt Off Frank Hurlbut del 96 FS posa en la cabina de su P-38G a mediados de 1943. (Blake)



Siendo ya todo un as de caza, Bill Leverette posa con su compañero del 37 FS, el piloto Bob Margison. Éste se anotó el derribo de uno de los Ju 87 de aquella memorable misión del 9 de octubre de 1943, y también fue él quien divisó muchos de los impactos en el mar de las siete víctimas de Leverette. (Ethell)

Los informes alemanes reconocen la pérdida de ocho bombarderos en picado, pero Leverette cree que el total de dieciséis es correcto, ya que uno de los pilotos de los P-38 descendió a ras del agua para contar las huellas dejadas por el hundimiento de los aparatos alemanes derribados, y confirmó que se trataba sin duda de una cifra de dos dígitos. De uno u otro modo, Leverette había registrado un número récord de derribos confirmados para una sola misión de P-38 en los TO europeo y mediterráneo, por lo que fue condecorado con una Cruz de Servicios Distinguidos.

El Maj. Warner Gardner (que viste una cazadora A-2 personalizada, adornada con insignias del 95 FS) aparece aquí conversando con su tripulación de tierra frente al P-38J "LITTLE BUTCH V". Gardner, que se anotó sus cinco derribos en junio/julio de 1944, moriría el 9 de septiembre de 1968 a causa de las heridas que sufrió 24 horas antes en un accidente con un hidroavión durante una carrera en el Lago Michigan. (Blake)

La 15ª Fuerza aérea

A principios de noviembre de 1943, todas las unidades de P-38 se transfirieron a la 15ª. Fuerza Aérea, recién organizada y optimizada desde el punto de vista estratégico. Los resultados del P-38 con la 12ª. Fuerza Aérea fueron impresionantes, pues en tan solo un año de operaciones, desde el comienzo de la campaña en el Norte de África hasta su traslado a la 15ª., el P-38 dio lugar a 37 ases que derribaron más aviones enemigos que ningún otro tipo de aparato utilizado por la USAAF. En comparación, los escuadrones de Spitfire pilotados por norteamericanos generaron 12 ases, y las unidades de P-40 sólo 10.

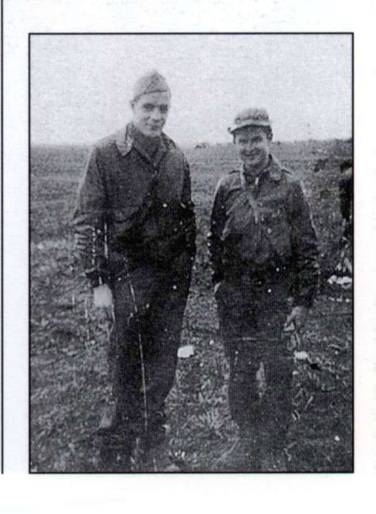


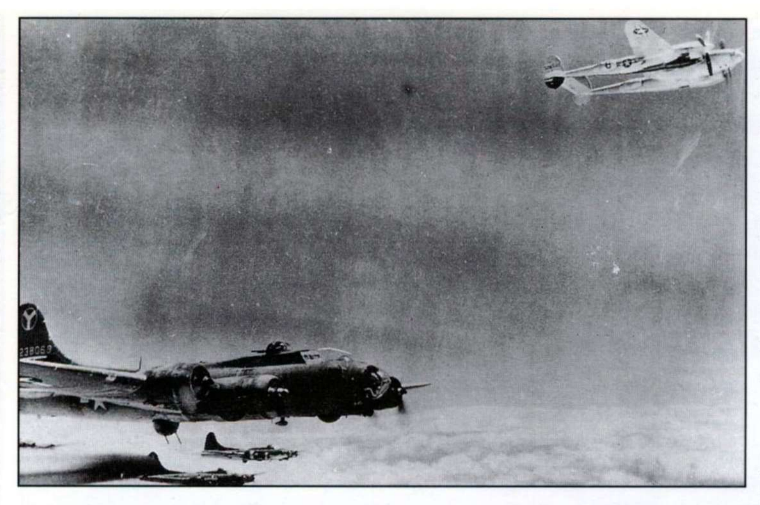
Los veteranos ases del P-38 siguieron acumulando victorias en la 15ª.; Bill Leverette, por ejemplo, se anotó otros cuatro derribos comenzando por un Bf 109 durante una misión de escolta hacia Atenas el 14 de diciembre. Paul Wilkins también anotó varios derribos para el 37 FS, derribando un Bf 109 el 16 de diciembre, un Fw 190 el 10 de enero de 1944 y otro Bf 109 tres días después.

Por parte del 94 FS, los ases Lt. Richard Lee y Lt. Donald Kienholz siguieron aumentando sus cifras totales tras el cambio. El primer piloto añadió el derribo de un Fw 190 el 11 de noviembre y dos Bf 109 el 11 de marzo de 1944 a sus anteriores victorias de agosto y septiembre, mientras que Kienholz, tras lograr derribos en agosto y octubre, se anotó su cuarto derribo (un Fw 190) el 20 de diciembre, su quinto derribo (otro Fw 190) el 21 de enero de 1944 y el último (un Bf 109) nueve días después.

Durante abril de 1944, cuatro grupos de la 15ª. Fuerza Aérea se dotaron de aparatos P-51B/C, lo que significaría el comienzo del gradual declive del P-38, a medida que el Mustang empezaba a ocuparse de la mayor parte de las misiones de escolta y, por lo tanto, a lograr la mayoría de derribos. Hacia marzo de 1945, el duradero récord de victorias logrado por el 82 FG ya había sido mejorado por dos grupos de Mustang, pero el P-38 aún conservaba una ligera ventaja en la cifra total de derribos acreditados. Durante el verano de 1944 ya había ido disminuyen-

El Lt. Franklin Lathrope y Cecil Quesseth, fotografiados en el Sur de Italia en 1944. Lathrope fue uno de los últimos ases del 94 FS al anotarse dos Bf 109 el 10 de mayo de 1944, a añadir a sus tres cazas Messerschmitt derribados previamente. (Cook)



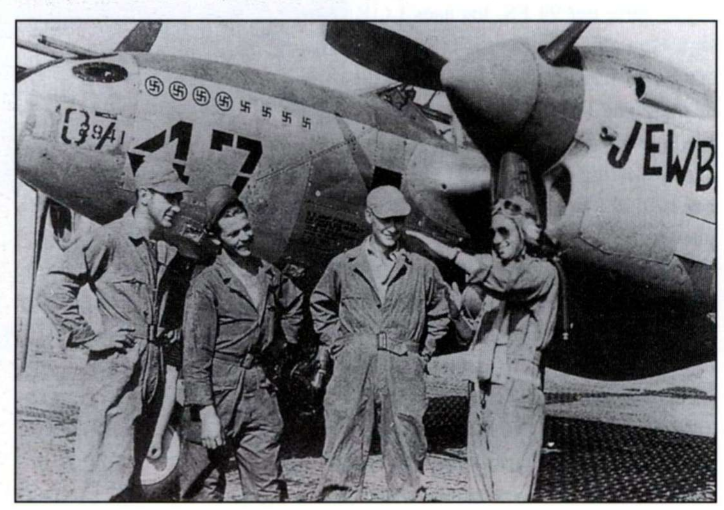


Con su P-38J perdiendo aceite (véase la capa de color negro que cubre la parte inferior del motor derecho y del plano de cola, así como la hélice en bandera de ese motor), el piloto de este Lightning del 27 FS/1 FG ha decidido formar cerca de los B-17G del 2 BG situados debajo de él para contar con su protección; se trata de un improvisado intercambio de papeles. (IWM)

do el número de combates aéreos en los que participó el P-38, y en septiembre no se tiene constancia de que se produjese ningún contacto. Sin embargo, hasta entonces los pilotos de los Lightning siguieron realizando algunas misiones destacables, produciendo más ases todavía.

La primera de tales misiones se produjo el 2 de abril cuando los 1 y 82 FG dieron escolta a los B-17 y B-24 cuya misión era bombardear un objetivo de gran dificultad: Steyr, en Austria. Los pilotos de estos grupos registraron once victorias sin lamentar ninguna pérdida, pero las "estrellas principales" de aquel día fueron los hombres del 14 FG, que llegaron en misión de apoyo al objetivo justo a tiempo de interceptar a 75 cazas del Eje, enfrascados en el ataque a la formación de bombarderos. En una salvaje acción que duró 20 minutos, los pilotos de los P-38 golpearon con una serie de ataques repetidos y lograron derribar a 18 cazas enemigos sin perder a ninguna unidad propia en el combate. El Lt. John McGuyrt se anotó el derribo de un Bf 110 y de un Re 2001 a añadir a los dos Bf 109 derribados, y a los dos probables, previamente anotados en su carrera. Dieciocho días más tarde se anotaría su último derribo, otro Bf 109.

Veinticuatro horas después de la épica misión de Steyr, el Lt. Roland Leeman (con cuatro derribos y cuatro tocados) utilizó el venerable P-38F-15 "SAD SACK" del 95 FS para derribar a otro Bf 109 durante una misión de escolta por la zona de Budapest. Ésta fue al menos la duodécima victoria atribuida a este caza de la Lockheed, que había logrado su primer derribo el 7 de enero de 1943. Lograría aún otras victorias, hasta que este distinguido aparato fue retirado del servicio tras sufrir daños de fuego antiaéreo durante una misión de escolta a bombarderos a finales de mayo de 1944; sin duda, diecisiete meses en acción era un récord para cualquier P-38.



Descrito por sus coetáneos en el 14 FG como un piloto "ardiente y agresivo", el Lt. Phil Goldstein se anotó ocho aviones alemanes, divididos en igual número de derribos y de aviones destruidos en tierra. Sin embargo, sus éxitos en los ataques a tierra nunca se vieron confirmados; de ahí las esvásticas sin círculos que aparecen en su P-38 de nombre tan provocativo. Tanto él como su compañero judío el Lt. Bob Seidman disfrutaban provocando a la "raza superior" con sus cazas tan imprudentemente decorados.



El Lt. Seidman se anotó tres Bf 109 derribados y otro tocado en su primer combate, en diciembre de 1943. Aunque más tarde alcanzaría la categoría de as con otras dos victorias sobre los Messerschmitt en 1944, Seidman fue derribado y murió bajo el fuego antiaéreo el 14 de mayo, mientras pilotaba el P-38J 42-104259 (Huff)

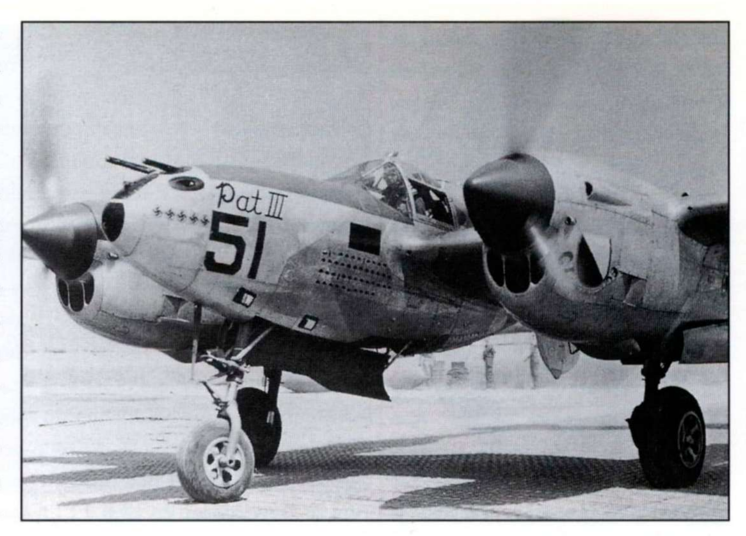
Los ases de los Lightning siguieron aumentando sus cifras de derribos durante el mes de abril; el Lt. Warren Jones del 49 FS se anotó el día 7 dos Bf 109 (de entre los ocho que se anotó la unidad), que serían sus derribos segundo y tercero, durante una misión de escolta hacia campos de maniobras italianos; su compañero de escuadrón y futuro as, Lt. Louis Benne, derribó también a dos Messerschmitt que fueron sus primeras victorias. Bill Leverette se anotó su undécima victoria –un Bf 110– mientras efectuaba una misión de escolta de bombarderos cinco días después, y el Lt. Tom Maloney le superó al confirmar el derribo de dos Bf 110 mientras protegía a los bombarderos enviados sobre Wiener-Neustadt el 23 de abril. Fueron sus derribos segundo y tercero. Mientras tanto, el Lt. Franklin Lathrope derribó a su segundo Bf 109 (de un total de cinco) durante la misma misión de escolta del 1 FG.

Durante el mes de mayo se produjeron algunos de los más intensos combates aéreos del 14 FG, durante los cuales varios de los pilotos del grupo se convirtieron en ases. El Lt. Jack Lenox había dañado a dos Bf 109 y probablemente había derribado a otro antes de anotarse finalmente su primera victoria confirmada sobre un Messerschmitt, el 23 de mayo, durante una misión de escolta sobre un campo de maniobras italiano. Veinticuatro horas después, Lenox efectuaba otra misión de escolta –esta vez sobre un aeródromo austríaco– cuando derribó a un 'Me 210' (es más probable que fuese un Me 410) para encontrarse de repente a la cola de un segundo caza enemigo, cuyo piloto intentaba saltar del aparato, a punto de desintegrarse. Fascinado por la escena que se desarrollaba ante sus ojos, Lenox dejó de disparar y puso en marcha su cámara fotográfica



El Lt. Herbert "Stub" Hatch, "as en un día" y superviviente de Ploesti, señala las esvásticas que indican sus victorias en el morro de su P-38H, Mon Amy. Tras la guerra se averiguó que los Fw 190 que creyó haber derribado el 10 de junio eran realmente I. A. R. 80 rumanos. (USAF)

acoplada al punto de mira. Sin embargo, otro enemigo aprovechó esta distracción del piloto del P-38 para deslizarse tras él y dañar gravemente al Lightning.



Rápidamente, Lenox efectuó una acción evasiva y repasó el estado de su avión y de sí mismo, una vez que logró que el enemigo se despegase de su cola. Había destruido su motor izquierdo, pero lo más grave era la cúpula destrozada y la hemorragia de sangre en su brazo izquierdo, que no conseguía mover. Lenox se inyectó una dosis de analgésico con la jeringuilla hipodérmica de su botiquín de urgencias e inmediatamente puso rumbo a su base. Por fortuna, el P-38 volaba correctamente y su brazo "paralizado" estaba simplemente enganchado en el mando del gas. La sangre provenía de un pequeño rasguño, y Lenox estaba disgustado consigo mismo por dejarse llevar en cierto modo por el pánico, llegando a usar la jeringuilla.

Aquí aparece el P-38J-15 43-28258 PAT III rodando hacia la zona de dispersión del 14 FG en Triolo, Italia, pilotado por el Col. Oliver B. "Obie" Taylor, en alguna fecha de principios de junio de 1944. Poco después de que se tomase esta fotografía, el coronel contrajo la polio y fue declarado inválido y trasladado a casa (Taylor)

Dos días después, Lenox volaba junto al ala del Comandante del 14 FG, Col. O. B. Taylor, durante una misión de escolta sobre aeródromos franceses, cuando éste último efectuó un picado a velocidad máxima en su P-38J para confirmar el derribo de un Fw 190, que supondría su quinta victoria; de hecho, la maniobra fue tan violenta que el experimentado 'Obie' Taylor tuvo dificultades para recuperarse del picado. Tras salir de este, miró aliviado alrededor y quedó sorprendido al ver que Lenox seguía en formación junto a él.

Lenox se anotaría sus últimos derribos en otra espectacular misión en Petfurdo, Hungría, el 14 de junio. Aunque el 49 FS llegó tarde al punto de ataque, se encontraron con cazas defensores rezagados que intentaban atacar a los bombarderos en un frenético combate aéreo. Lenox derribó a dos Bf 109 que se precipitaron en llamas, y despachó a otro que despedía humo negro. Más tarde se le concedió el derribo de los tres. Louis Benne también se infiltró entre el enemigo dirigiendo un grupo de pilotos relativamente inexpertos, "embolsándose" dos Bf 109 antes de que le disparasen en ambos motores de su P-38J-15 (42-104229) y se viese obligado a saltar en paracaídas. Más tarde, mientras se recuperaba de sus heridas en un hospital cercano, el prisionero de guerra Benne tuvo la rara oportunidad de conocer al piloto que le derribó.

"Obie" Taylor y su fiel tripulación de tierra posan para el fotógrafo (Taylor)



mayo de 1944 fue también un mes notable para el 14 FG por otros motivos, ya que el día 17 se unió al 48 FS el que finalmente sería el piloto de P-38 con mayor número de victorias del grupo y de toda la 15ª. Fuerza Aérea. El Lt. Michael Brezas llegaría a anotarse 12 derribos en siete semanas, entre el 8 de julio y el 25 de agosto; aquellos que le conocieron aseguran que su cifra de derribos era mucho mayor, pero el modesto Brezas desdeñaba la gloria personal. A pesar de su habitual talante calmado, Brezas sólo sentía desprecio por las Fuerzas Soviéticas, que le trataron de forma muy poco amistosa tras haber sido derribado y pasar



P-38F-1 41-7546/*DAISY MAE/Rum Head* del Lt. Joel A. Owens, del 27 FS/1 FG, Nouvion, Argelia, diciembre de 1942.

Al igual que Erwin Ethell, Joel Owens fue pilotando su P-38F-1 hasta el Norte de África desde Inglaterra, y dio comienzo a su lista de derribos a finales de noviembre. De hecho, fue él quien logró el primer derribo del 27 FS, y para el final de la campaña se había anotado cinco confirmados, uno probable y uno dañado. La referencia a *DAISY MAE* en el apodo del aparato no proviene del famoso personaje de tira cómica, sino de la novia del jefe de tripulación de Owens. Los restantes miembros del grupo de este piloto no lo sabían y, equivocadamente, pusieron a sus aviones los nombres de otros personajes de dicho cómic. *RUMHEAD* es una referencia humorística al Estado de Oklahoma, patria chica de numerosos miembros del grupo, incluyendo a Owens. Éste llevaba incluso una estrella marcando la situación geográfica de su ciudad natal, Skiatook, en el mapa esquemático de Oklahoma pintado en color verde que adornaba el panel izquierdo de acceso al armamento.



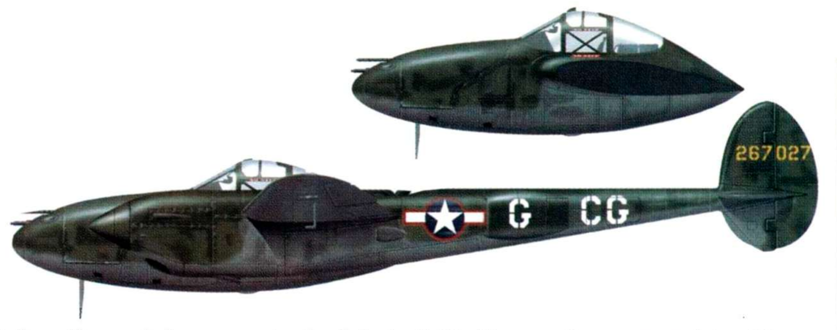
P-38F-1 41-7498 (posteriormente *BAT OUT OF HELL*) del Capt. Newell O. Roberts, del 94 FS/1 FG, Nouvion, Argelia, enero de 1943.

Roberts utilizó este simple F-1 desde el comienzo de sus aterrizajes en el Norte de África, y lo pilotó el 29 de noviembre para compartir el derribo de un Bf 110 con el futuro as Jack Ilfrey. A causa de la grave escasez de Lightning y de piezas de repuesto en el teatro de operaciones, algunos F-1 permanecieron en el frente hasta mucho después de que finalizase la campaña en el Norte de África, en mayo de 1943. De hecho, este P-38 de Roberts siguió en servicio mucho después de que él hubiese regresado a casa tras cumplir las preceptivas 50 misiones de combate (que en su caso fueron 52). Poco después de la partida de Roberts, este "UN-G" ya muy usado fue a parar a manos de un tal Lt. Hagenback, que le añadió el evocador nombre de *BAT OUT OF HELL*, con una apropiada y terrorífica decoración en el morro, durante la campaña de Sicilia en julio y agosto de 1943.



P-38F-1 41-7585/*TEXAS TERROR/MAD DASH* del teniente Jack M. Ilfrey, 94° FS, 1° FG, Nouvion, Algeria, marzo 1943

Del mismo modo que sus coetáneos, Jack Ilfrey fue pilotando este caza desde Inglaterra hasta el Norte de África. Le dio a su caza el atrevido nombre de *TEXAS TERROR,* pintado sobre el botalón izquierdo, para indicar así su predisposición al combate a cualquier piloto del Eje que se topase, y el letrero *THE MAD DASH* sobre el botalón derecho hace referencia al largo vuelo sobre el mar que efectuaron los P-38 hasta el Norte de África.



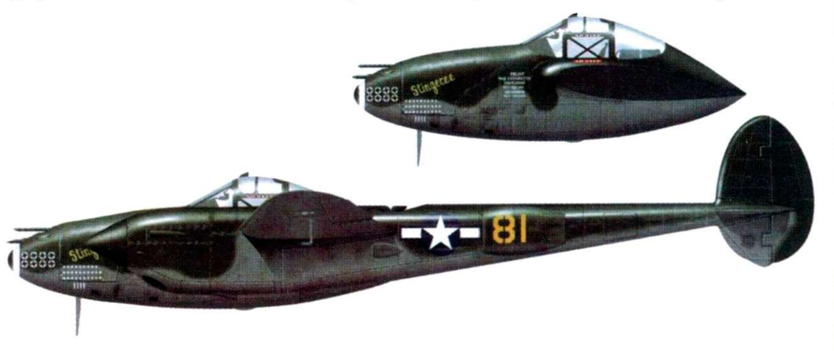
P-38H-5 42-67027 del Lt. Gerald A. Brown, del 38 FS/55 FG, Nuthampstead, noviembre de 1943.

El 13 de noviembre de 1943, Jerry Brown (a los mandos de este avión) y el Capt. Joe Myers formaban parte de una de las escuadrillas destinadas por el 55 FG a escoltar bombarderos en una misión a Bremen especialmente dura. El primero de estos dos pilotos había logrado dañar a un Bf 109 atacante cerca de la estela de los bombarderos cuando otro caza se pegó a su cola y disparó con fuego de cañones y ametralladoras al desdichado P-38. Al ver a Brown en aprietos, Myers logró derribar al resuelto alemán de la cola de su colega, con lo que Brown pudo regresar a la base con su gravemente dañado P-38. Una vez en Nuthampstead, este agujereado Lightning fue motivo de gran sorpresa tanto para los expertos técnicos de la Lockheed como de la USAAF, pues contaron más de 100 impactos de bala y de cañón en el fuselaje del aparato.



P-38H-5 42-67064/*Texas Ranger* del Col. Jack Jenkins, 2º Jefe del 55 FG, Nuthampstead, noviembre de 1943.

El 3 de noviembre de 1943, el 55 FG logró las primeras victorias del P-38 en el noroeste de Europa; el futuro jefe de grupo Jack Jenkins se anotó el derribo de un Bf 109 y la probable destrucción de un Fw 190. Del examen tras la guerra de los archivos del JG 1, se desprende que Jenkins tal vez podría haberse anotado el derribo de ambos aparatos, pues el Jagdgeschwader admitió la pérdida de dos cazas en combate contra P-38 aquel día. El coronel obtuvo sólo una victoria más con el *Texas Ranger*, 22 días después de su "doble" botín, al derribar un Fw 190. El 3 de marzo de 1944, Jenkins estuvo al mando de los primeros cazas norteamericanos que sobrevolaron Berlín, en el ataque del 55 FG a la capital alemana. En aquella ocasión, su P-38 fue el *Texas Ranger IV*.



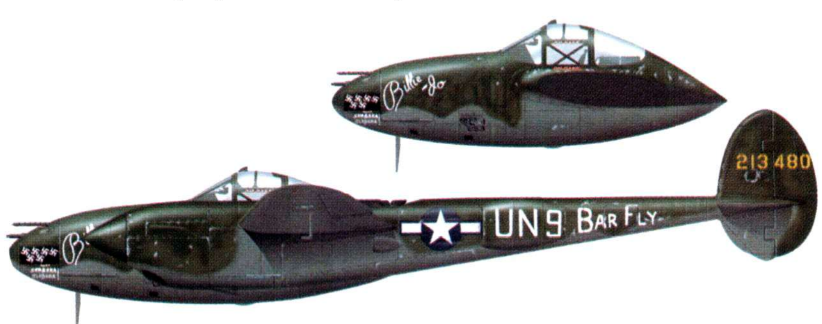
P-38H (número de serie desconocido) stingeree del Maj. William L. Leverette, Jefe del 37 FS/14 FG, Gambut-2, Libia, octubre de 1943.

Bautizado con la denominación sureña de la pastinaca o raya venenosa (stingray), éste fue el P-38H utilizado por William Leverette (natural de Florida, de ahí el apodo "pesquero") para lograr la mayoría, si no la totalidad, de sus 11 victorias aéreas. Los siete Ju 87 que derribó el 9 de octubre de 1943 constituyen un récord de los pilotos norteamericanos en Europa. Este impresionante recuento ha sido puesto en duda frecuentemente tanto por ex pilotos como por historiadores, pero hace poco Leverette aseguró a este autor que uno de los pilotos de P-38 de su formación descendió hasta el nivel del mar para confirmar los numerosos impactos en el agua de los Stuka derribados. Cuando dicho piloto regresó a la base, su número de impactos en el agua coincidió con el número de derribos anotados por los pilotos de los P-38.



P-38G-15 43-2527/*PAT II* del Col. Oliver B. Taylor, Jefe del 14 FG, Triolo, Italia, enero de 1944.

El 20 de diciembre de 1943, Taylor se anotó con este Lightning un derribo confirmado, uno probable y uno tocado; sus tres enemigos eran Bf 109 que encontró durante un ataque al aeródromo de Eleusis en Grecia. A finales del mes siguiente dejó de usar este *PAT II*, sustituyéndolo por otro Lightning de último modelo. El problema de los suministros siempre fue crucial en el TO mediterráneo, a causa de la distancia desde este teatro hasta los depósitos principales de aeronáutica en Gran Bretaña. Por ello, los escuadrones se veían obligados a utilizar los primitivos modelos F, G y H del P-38 durante periodos mucho más largos que otros destacamentos de Lightning en el TO europeo y en el Pacífico. Tras anotarse sus primeros éxitos en diciembre, el Col. Taylor añadió a su cuenta el derribo de un segundo Bf 109 el 10 de enero, y dañó otro caza Messerschmitt 17 días después. Es probable que las cinco anotaciones representadas por las marcas de victorias en el costado de la góndola del caza indiquen su recuento total de diciembre y enero, pues Taylor no alcanzó la categoría de as hasta el 27 de mayo de 1944 mientras pilotaba un P-38J.



P-38G-10 42-13480/*Billie-Jo/nasa SERBSKA SLOBODA /Bar Fly* del Lt. Donald D. Kienholz, del 94 FS/1 FG, Italia, Enero de 1944.

A finales de enero de 1944, Kienholz había logrado ya seis derribos confirmados y una reclamación de daños y, al igual que muchos de sus coetáneos, utilizó su primitivo P-38G durante un periodo relativamente largo. Su primera victoria fue un Bf 109 derribado el 13 de agosto de 1943, y la última también fue un caza Messerschmitt, derribado el 30 de enero de 1944. Se anotó la mayoría de sus victorias durante los primeros compases de la invasión de Italia, aunque su último derribo de 1943 fue un Fw 190 en el curso del mismo ataque del 20 de diciembre al aeródromo de Eleusis en el que el Col. Oliver Taylor logró su primer éxito en combate. Durante una misión de bombardeo, sufrió la inquietante experiencia de ver cómo una explosión de fuego antiaéreo ponía su aparato boca abajo... ¡y cómo la siguiente explosión volvía a ponerle boca arriba!



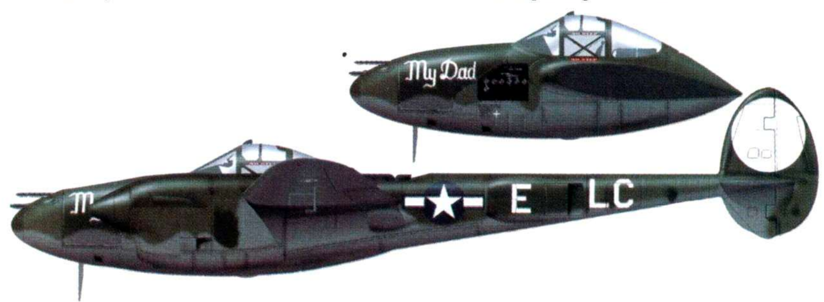
P-38J (número de serie desconocido) *Janet* del Capt. Thomas A. White, del 338 FS/55 FG, Wormingford, Primavera de 1944.

White puso las seis esvásticas en el morro de este P-38J del 338 FS, a pesar de que se anotó esas seis victorias con el 97 FS/82 FG en el Norte de África, entre enero y marzo de 1943. El avión llevaba el nombre de la hija del Oficial de Inteligencia del escuadrón, Wally Ryerson, con quien White mantenía correspondencia. Algún tiempo después de que el capitán abandonase el 338, el morro del avión se pintó de color rojo (en el mismo tono que las hélices) tapando las dos primeras letras del nombre. No se han encontrado fotos de este P-38 con las bandas de invasión, por lo que probablemente el avión quedó fuera de servicio antes del 6 de junio de 1944.



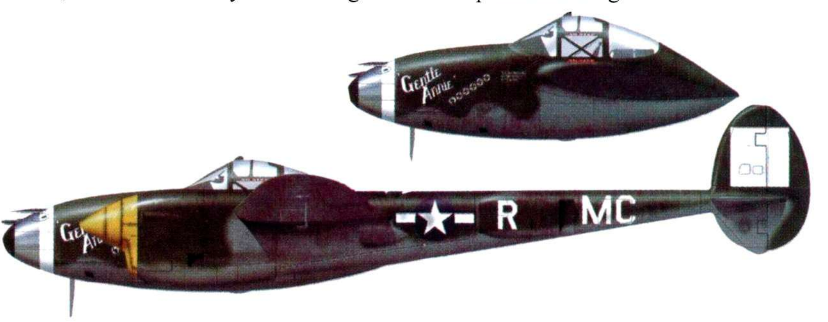
P-38J-10 42-67926/*Susie* del Capt. Lindol F. Graham, del 79 FS/20 FG, Kingscliffe, marzo de 1944.

El 79 FS contaba entre sus filas con un buen número de experimentados pilotos de Lightning, pero el Capt. "Lindy" Graham era considerado "la flor y nata". Los pilotos novatos le admiraban como ejemplo a seguir, pues estuvo con la unidad desde su llegada al frente y había logrado 5,5 victorias en menos de tres meses. Por ello, cuando Graham murió pilotando a *Susie* el 18 de marzo de 1944, fue un mazazo para la unidad. El 29 de enero fue el "gran día" en combate de Graham, cuando derribó tres Fw 190 en dos enfrentamientos diferentes durante la misma misión de escolta a bombarderos, pilotando el J-10 42-67497. Llegó a convertirse en as con el caza aquí ilustrado durante un confuso combate aéreo entre varios P-38 y una formación de Bf 110, el 20 de febrero, al sudoeste de Brunswick: se anotó el derribo de dos bimotores Messerschmitt. La estrella roja pintada bajo el apodo del caza (y el rollo de pergamino blanco que la acompaña justo a su derecha) figuraban en honor de un antiguo empleado de la Lockheed muerto en combate durante la II Guerra Mundial. Estos símbolos aparecieron en varios P-38, pues se pintaban cuidadosamente en fábrica antes de entregarlos a la USAAF. El símbolo de reconocimiento de grupo de la Octava Fuerza Aérea, de color blanco, no se pintó en la cola del P-38 hasta principios de marzo de 1944.



P-38J-10 42-67717/*My Dad* del Capt. James M. Morris, del 77 FS/20 FG, Kingscliffe, febrero de 1944.

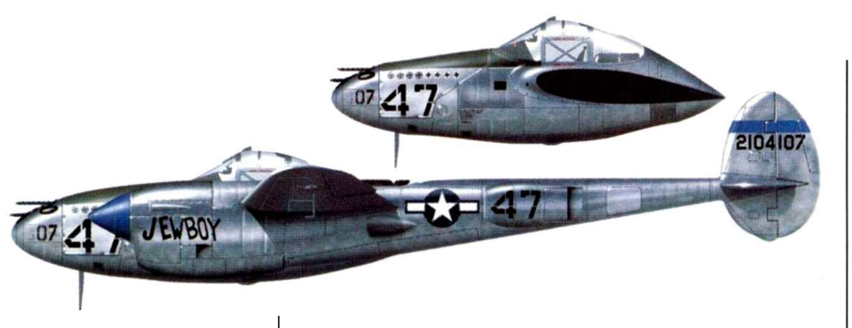
Aunque fue el P-38J-10 42-67717 el avión en el que se pintó la impresionante cuenta de "Slick" Morris, sólo logró una de sus 7,333 victorias con él (un Me 410 derribado sobre Schweinfurt el 24 de febrero de 1944). Morris fue el primer as del P-38 en la Octava Fuerza Aérea, y se anotó 5,333 de sus derribos con el J-10 42-67871. Cuatro de ellos se produjeron en una misma misión el 8 de febrero de 1944; los dos Fw 190 y los dos Bf 109G que destruyó supusieron por aquel entonces todo un récord del P-38 en el TO europeo. Morris logró su última victoria (un Me 410) el 7 de julio de 1944, pilotando el P-38J-15 43-28397, pero recibió al mismo tiempo tal cantidad de disparos de las ametralladoras laterales por control remoto del aparato tocado que tuvo que lanzarse en paracaídas. Pasó el resto de la guerra como prisionero de guerra.



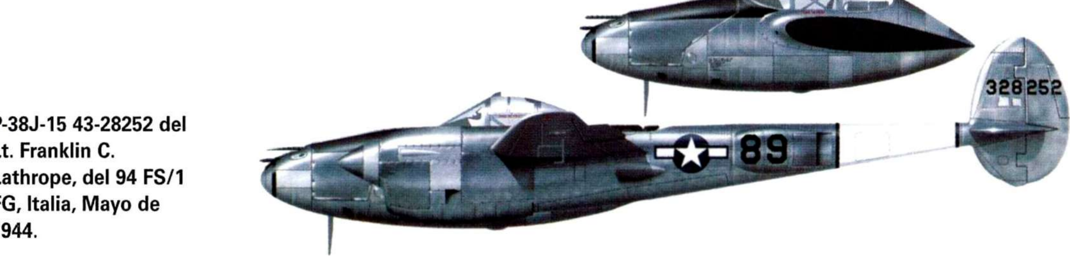
P-38J-15 43-104308/*"Gentle Annie"* del Col. Harold J. Rau, Jefe del 20 FG, Kingscliffe, abril de 1944.

Aunque este aparato muestra la totalidad del recuento del Col. Rau, no se trata del P-38 que usó el 8 de abril de 1944 para dirigir un ataque de última hora sobre Alemania, durante el que se anotó todas sus victorias y gracias al cual su grupo se ganó una Mención de Unidad Distinguida. En el curso de aquella legendaria misión, logró derribar un Bf 109 y confirmó la destrucción de cuatro aviones bimotores sin identificar en tierra. Los ases del 20 FG Morris y Fiebelkorn se anotaron también victorias en tierra durante esta misión. El 43-104308 fue derribado durante una misión de bombardeo por los impactos del fuego antiaéreo, en Le Treport, el 16 de junio de 1944. Su piloto, el Lt. Earl O. Smith, logró evitar ser capturado.

P-38J-15 42-104107/*JEWBOY* del Lt. Philip M. Goldstein (ahora Graham), del 49 FS/14 FG, Triolo, Italia, mayo de 1944.

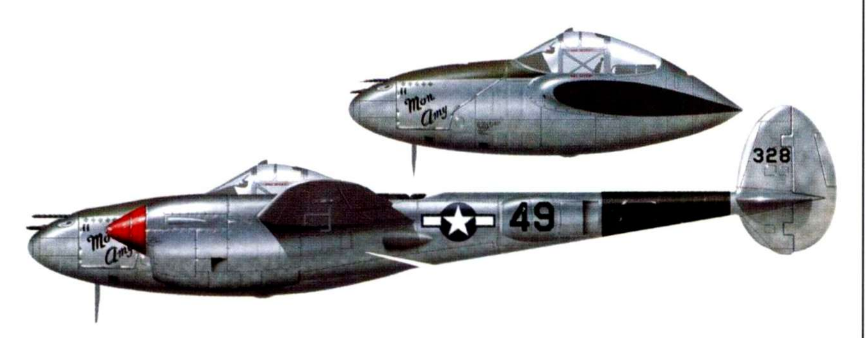


Dos pilotos judíos del 49 FS mostraron una admirable imprudencia a la hora de decorar sus P-38, desafiando a aquellos pilotos de la Luftwaffe de orientación nazi. El Lt. Robert Seidman colocó una gran Estrella de David en el costado de su P-38, y logró derribar cinco cazas alemanes antes de sucumbir al fuego antiaéreo durante una misión de bombardeo sobre el aeródromo de Udine, el 14 de mayo de 1944. Su compañero de escuadrón Goldstein (Graham) escribió *JEWBOY* (chico judío) en el carenado del motor izquierdo, y repitió la burla, pero escrito en alemán, sobre el motor derecho. El 2 de abril de 1944 se anotó su primera victoria al derribar un Bf 109, para posteriormente derribar un Fiat G 50 el 9 de mayo y un Fw 190, 16 días después. También dañó dos Bf 109 y destruyó en tierra otros cuatro aviones.



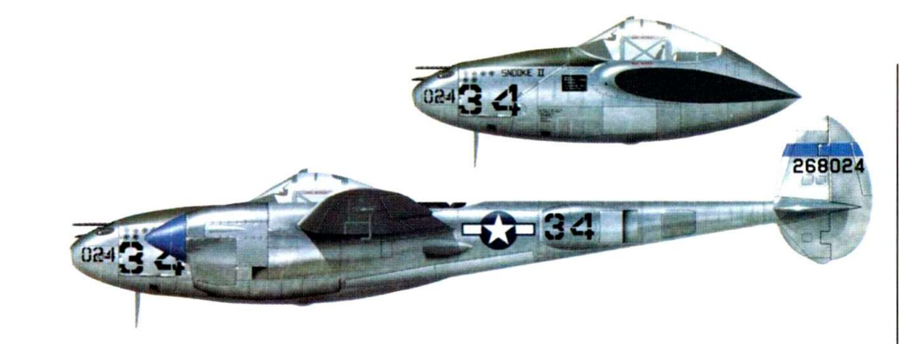
P-38J-15 43-28252 del Lt. Franklin C. Lathrope, del 94 FS/1 FG, Italia, Mayo de 1944.

En 1944, los P-38 del 1 FG llevaban muy pocos símbolos personales de identificación, y el J-15 del as de cinco victorias Franklin Lathrope es un buen ejemplo de los Lightning empleados en los tres escuadrones de este grupo. Al igual que otros ases del 1 FG, Lathrope aceptaba simplemente cualquier caza que le asignaran para pilotar cada día, y se aprestaba a realizar la misión sin más. El número 89 fue el aparato que se le asignó el 10 de mayo de 1944, cuando obtuvo sus victorias cuarta y quinta -dos Bf 109- al sur de Wiener Neustadt. Resulta curioso que todas sus victorias fueron Bf 109; logró el primer derribo el 11 de marzo de 1944, seguido de otro aparato dañado 18 días después, su segundo derribo confirmado el 23 de abril y el cuarto, el 29 del mismo mes.



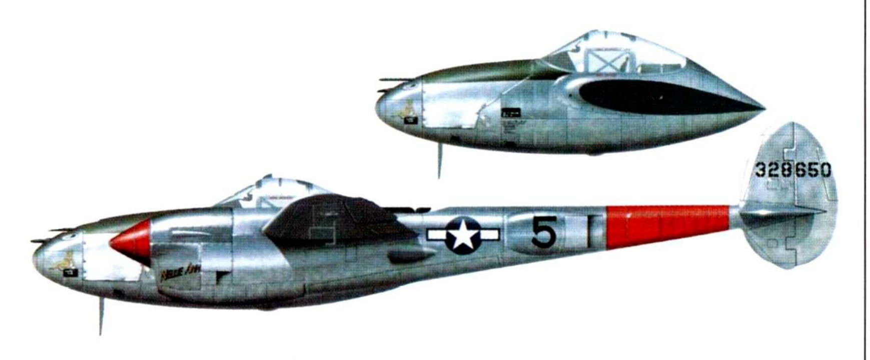
P-38J-15 4?-??328/*Mon Amy* del Lt. Herbert B. Hatch, del 71 FS/1 FG, Italia, junio de 1944.

A pesar de haber adquirido poca experiencia de combate durante los primeros dos meses de su campaña con el 1 FG, el Lt. "Stub" Hatch demostró lo eficaz que era el entrenamiento de los pilotos de caza en EE.UU. cuando derribó cinco I.A.R.80 rumanos (equivocadamente identificados como Fw 190 en aquel entonces) durante la aciaga misión de Ploesti del 10 de junio de 1944. Su única situación anterior de combate aéreo ocurrió el 6 de mayo, cuando compartió el posible derribo de un Bf 109 con otro piloto del 71 FS. El recuento oficial de Hatch en aquella misión del 10 de junio fue de cinco aviones derribados, uno probablemente destruido y otro dañado. Su cámara de disparo recogió los primeros tres derribos, antes de que se rompiese la película, y los restantes fueron confirmados por los pilotos del 71 FS, que habían sido derribados a su vez (Hatch fue el único piloto que consiguió regresar a la base con su P-38), cuando lograron regresar más tarde.



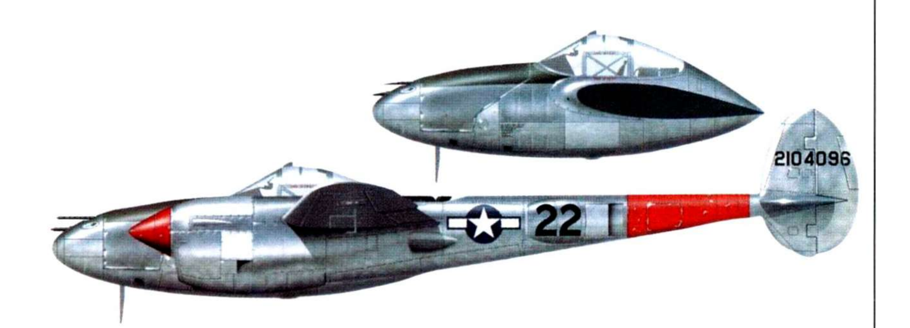
P-38J-10 42-68024/*SNOOKIE II* del Lt. Jack Lenox Jr., del 49 FS/14 FG, Triolo, Italia, junio de 1944.

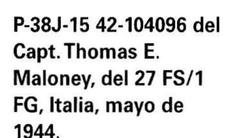
Lenox era todo un pendenciero que confirmó cinco aviones enemigos destruidos y uno probable, además de tres reclamaciones adicionales de aparatos dañados, todo ello en el plazo de seis meses. Su primera victoria confirmada fue un Bf 109 el 23 de mayo de 1944, seguido en menos de 24 horas por un Me 210, y a continuación un Bf 109 dañado el día 25. Lenox alcanzó la categoría de as el 14 de junio de 1944 durante una gran batalla sobre Petfurdo, en Hungría, en la que participó el 14 FG y donde este piloto de P-38 se anotó el derribo de tres Bf 109.



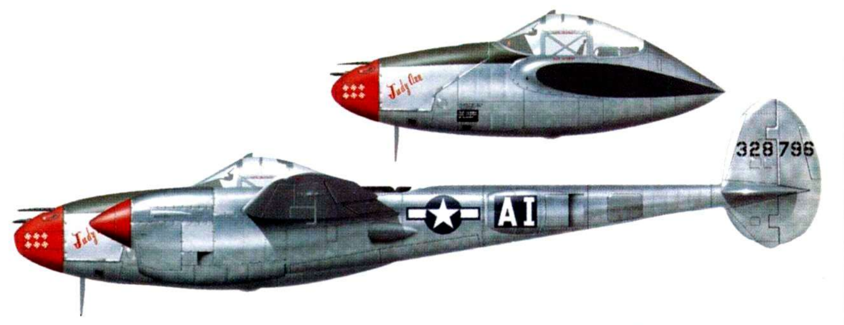

P-38J-15 43-28650/*SWEET SUE/Nelly Ann* del Lt. Phillip E. Tovrea, del 27 FS/1 FG, Italia, Junio de 1944.

Tovrea provenía de una familia acomodada, y en 1944 decidió hacer algo por su país… ¡convirtiéndose en un as del 27 FS! Usó en raras ocasiones el 43-28650, y se anotó derribos en al menos otros cuatro P-38J, si bien logró derribar dos Bf 109 con este caza el 16 de junio de 1944. El día más fructífero de Tovrea fue el 18 de julio de 1944, cuando derribó dos Fw 190 y un Bf 109, además de dañar otros dos Focke-Wulf, mientras pilotaba el P-38J-15 43-28734. Su recuento final fue de ocho derribos confirmados, uno probable y tres dañados.



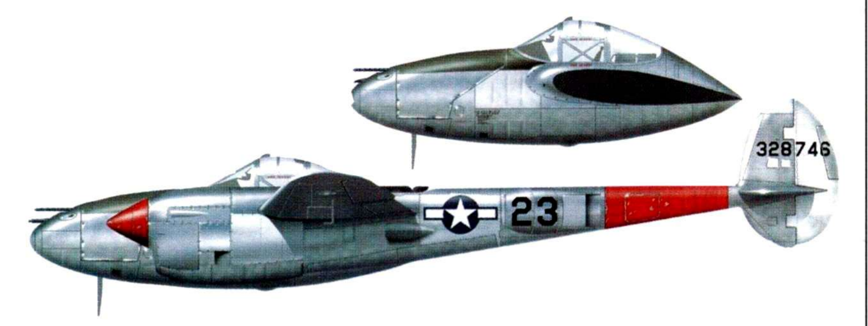

P-38J-15 42-104096 del Capt. Thomas E. Maloney, del 27 FS/1 FG, Italia, mayo de 1944.

Al ser compañeros de escuadrón, Maloney y Tovrea volaron juntos en numerosas misiones, y al parecer se guardaban un gran respeto mutuo. Al igual que Tovrea, Tom Maloney pilotaba cualquier caza que estuviese disponible en cada ocasión, si bien recuerda el J-15 43-28746 número 23 como su avión habitual. Pilotó el P-38 aquí ilustrado el 28 de mayo de 1944, cuando derribó un Do 217 sobre Buxim, en Yugoslavia, y un Bf 109 sobre Ploesti tres días después. La cifra final de Maloney, ocho derribos, constaba de cuatro Bf 109, dos Bf 110, un Fw 190 y un Do 217.



P-38J-15 43-28796/*Judy Ann* del Lt. Charles E. Adams, del 95 FS/82 FG, Vincenzo, Italia, Junio de 1944.

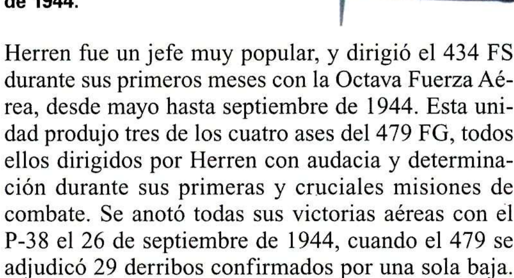
Aunque Adams utilizó este P-38 como su avión particular, logró todas menos una de sus seis victorias con otros aparatos. El único éxito conseguido con *Judy Ann* fue el derribo de un Bf 110 al este de Viena, el 26 de junio de 1944. Los restantes derribos los logró con el P-38G-10 42-13199 (un Me 210) el 13 de abril, con el P-38J-15 43-28654 (un Fw 190) el 16 de junio y con el P-38J-15 44-23188 (tres Me 410) el 8 de julio. En esta misión sobre Viena, el 95 FS se anotó seis bimotores Messerschmitt, además de otros cinco aparatos de diferentes tipos. El combate fue tan desigual que los oficiales del escuadrón ante quienes rendían informes los pilotos hubieron de "frenarlos", pues el número de derribos que reclamaban superaba a la totalidad de la formación enemiga. Judy Ann era el nombre de la hija de Adams.



P-38J-15 43-28746 del Capt. Thomas E. Maloney, del 27 FS/1 FG, Italia, agosto de 1944.

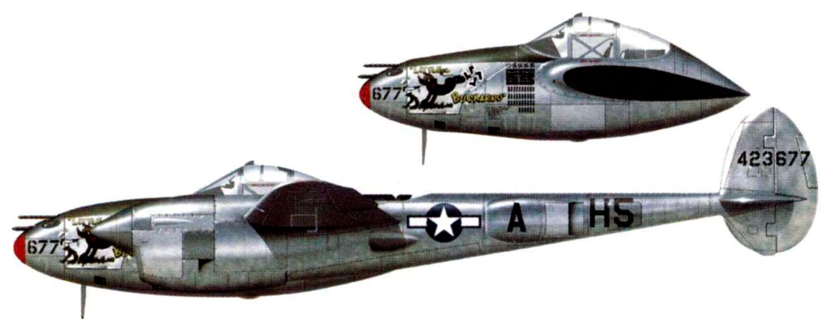
Maloney se anotó sus últimos dos derribos (ambos eran Bf 109) el 15 de agosto de 1944, con este P-38. Tras haber coincidido con Tom Maloney en diversas ocasiones, al autor le resulta difícil imaginar a esta persona excepcionalmente agradable reuniendo en su interior la agresividad necesaria para derribar o dañar a una docena de enemigos en combate aéreo. El quid de la cuestión reside en que fue lo suficientemente duro como para batirse con los veteranos de la Luftwaffe en condiciones de igualdad, y también para lograr recuperarse completamente de las horribles heridas que sufrió al pisar una mina terrestre en la costa del sur de Francia tras haber sido derribado, el 19 de agosto de 1944. A pesar de sus lesiones, Maloney logró evitar al enemigo durante varios días hasta que finalmente fue rescatado.

P-38J-10 42-68008/*Touché* del Lt. Col. James Herren, Jefe del 434 FS/479 FG, Wattisham, junio de 1944.



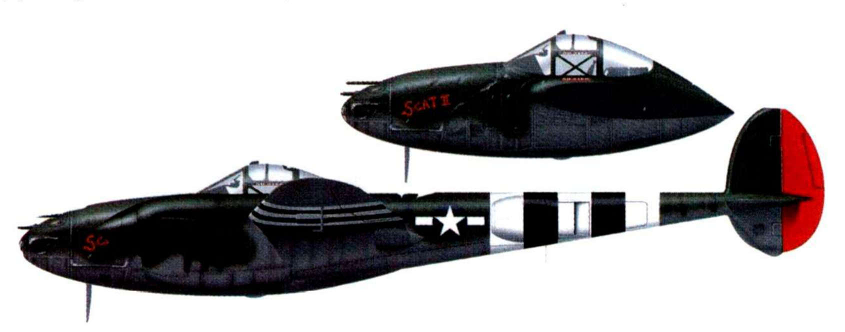
Herren fue un jefe muy popular, y dirigió el 434 FS durante sus primeros meses con la Octava Fuerza Aérea, desde mayo hasta septiembre de 1944. Esta unidad produjo tres de los cuatro ases del 479 FG, todos ellos dirigidos por Herren con audacia y determinación durante sus primeras y cruciales misiones de combate. Se anotó todas sus victorias aéreas con el P-38 el 26 de septiembre de 1944, cuando el 479 se adjudicó 29 derribos confirmados por una sola baja. Herren se anotó también un Ju 52/3m destruido en tierra, y compartió con otro piloto otro He 111 estacionado cuando el grupo destruyó numerosos aviones durante una serie de ataques de bombardeo el 18 de agosto de 1944. Finalmente, murió en combate pilotando un P-51D durante otra misión de ataque a tierra en octubre de 1944. El P-38J-10 *Touché* era singular por llevar un disco negro de identificación en los timones, cuando el 434 FS había usado siempre un triángulo blanco en su Lightning y el 435 había empleado la marca del círculo; tal vez se trataba de un aparato "adquirido" de esta última unidad en algún momento.

P-38J-25 44-23677/ "LITTLE BUCKAROO" del Maj. Robert C. 'Buck' Rogers, Jefe del 392 FS/367 FG, Peray, Francia, agosto de 1944.



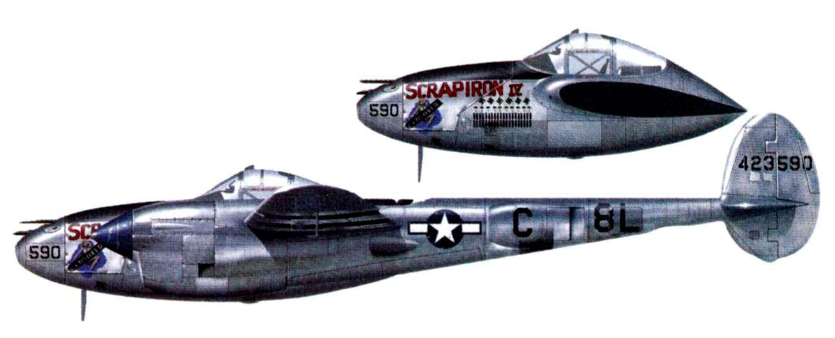
El modelo J-25 del P-38, con su sistema hidráulico para los alerones y aerofrenos bajo las alas, llegó demasiado tarde al TO europeo como para entrar en servicio con la Octava Fuerza Aérea, pero fue muy utilizado por los tres grupos de P-38 de la Novena Fuerza Aérea hacia finales de 1944. El J-25 no sólo era el modelo más rápido del P-38, sino también el más manejable. El Maj. "Buck" Rogers fue otro comandante muy popular, y dirigió el 392 FS con rectitud y competencia según aquellos que sirvieron bajo sus órdenes. Obtuvo todas sus victorias en tierra, durante una única misión el 25 de agosto de 1944. Rogers se anotó cinco Ju 52/3m destruidos en un aeródromo cerca de Dijon, en Francia. Como ya se ha mencionado anteriormente, la Novena Fuerza Aérea no concedía puntuaciones individuales por los aviones destruidos en tierra, por lo que Rogers es un as no oficial.

P-38J-15 43-28341/*SCAT* II del Capt. Robin Olds, del 434 FS/479 FG, Wattisham, agosto de 1944.

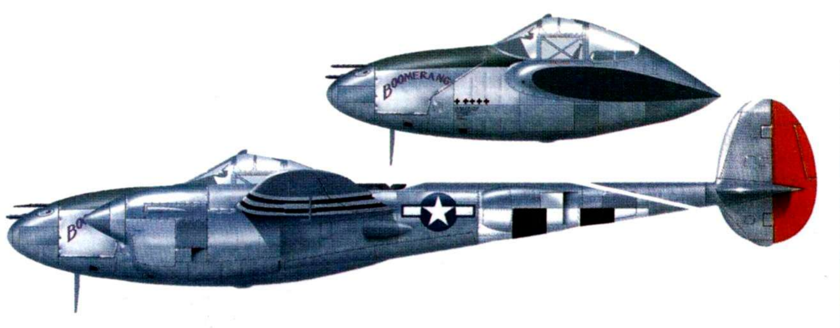


Este P-38 fue uno de los pocos del 434 FS que retuvo el diseño de camuflaje verde oliva hasta la sustitución del modelo por el P-51D, a finales de septiembre de 1944. Fue Fred Hayner quien inició en este escuadrón la costumbre de pintar el timón de color rojo, en vez de usar el símbolo geométrico en la cola y, aparte de estas marcas y del apodo del aparato, no existen pruebas fotográficas de ningún otro tipo de decoración personal u oficial en el P-38 de Olds, excepto por los recuerdos de Hayner. El propio Olds no recuerda nada de su Lightning, a no ser los códigos generales del escuadrón ("L2-W") y el nombre *SCAT* en el morro. Por suerte, Hayner utilizó símbolos estándar para todo el escuadrón, y "su" avión era el más fácil de distinguir de todos los P-38 del 479 FG.

P-38J-25 44-23590/*SCRAPIRON IV* del Capt. Lawrence E. Blumer, Jefe del 393 FS/367 FG, Juvincourt, Francia, noviembre de 1944.

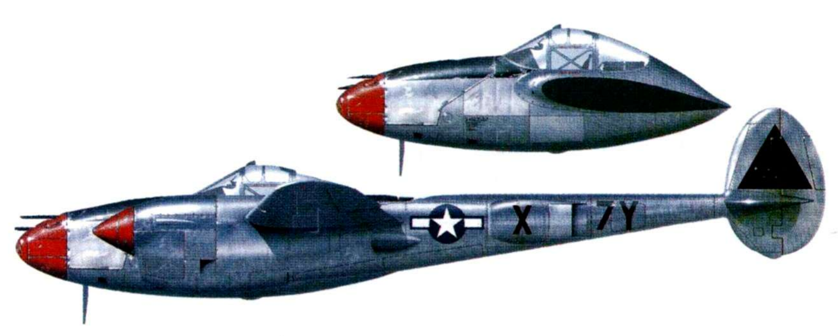


Blumer fue uno de los pilotos de caza más "entusiastas" dentro del 394 FS/367 FG; su aparato recibió el apodo de *SCRAPIRON* (chatarra) a la vista del estado en que solía devolverlo a la base. Logró anotarse el derribo de cinco Fw 190 el 25 de agosto de 1944, al ir al rescate de sus compañeros durante una misión de bombardeo (no se sabe a ciencia cierta si pilotaba este mismo avión en aquella ocasión). La unidad de Fw 190 implicada en esta acción fue la relativamente nueva JG 6, que admitió la pérdida de 16 cazas en sus informes de aquel día, mientras que el grupo de P-38 afirmaba haber logrado 20 victorias. Blumer se anotó otro derribo, un Fw 190, en noviembre, pero decoró su último P-38 con una hilera de siete esvásticas, indicando probablemente un sexto Fw 190 que dejó dañado en su combate récord del 25 de agosto. Terminó su periodo de servicio como Jefe del 393 FS, y dirigió esta unidad entre noviembre de 1944 y enero de 1945.



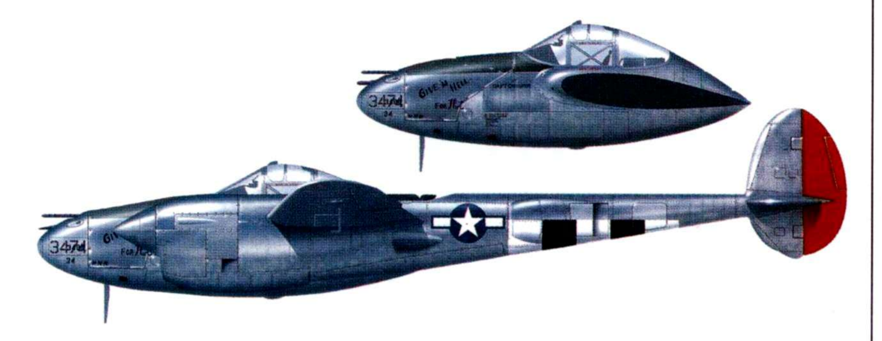
P-38J-15 42-104425/*BOOMERANG* del Capt. Arthur J. Jeffrey, del 343 FS/479 FG, Wattisham, agosto de 1944.

Jeffrey fue otro de los ases del 434 FS que inició sus anotaciones con el P-38 y las finalizó con el P-51D/K; se anotó sus primeros cuatro derribos entre el 5 de julio (uno de los escasos Fw 200 Condor, derribado sobre el aeródromo de Cognac/Chateubernard) y el 28 de agosto de 1944 (un Ju 52/3m, logrado sobre el aeródromo de Sedan/Douzy). El motivo de esa quinta cruz, pintada ligeramente a la izquierda de los otros cuatro símbolos de victorias, sigue sin tener explicación, a no ser que Jeffrey se adelantase a la confirmación de una victoria que finalmente no se registró de ningún otro modo (confirmada, probable o dañado). El segundo de los derribos de Jeffrey con el Lightning fue un interceptor a reacción Me 163, obtenido sobre Wilhelmshaven el 29 de julio de 1944 pilotando este mismo P-38. Resulta interesante especular sobre cómo se hubiera desarrollado el combate en caso de haber pilotado el más reciente modelo, el J-25, pues aunque Jeffrey se anotó el derribo, actualmente se cree que su enemigo logró aterrizar con graves daños. Tras ascender al mando del 434 FS hacia el final de su periodo de servicio, Jeffrey se anotó otros diez derribos con el Mustang para acabar siendo el principal as de su grupo durante la guerra.



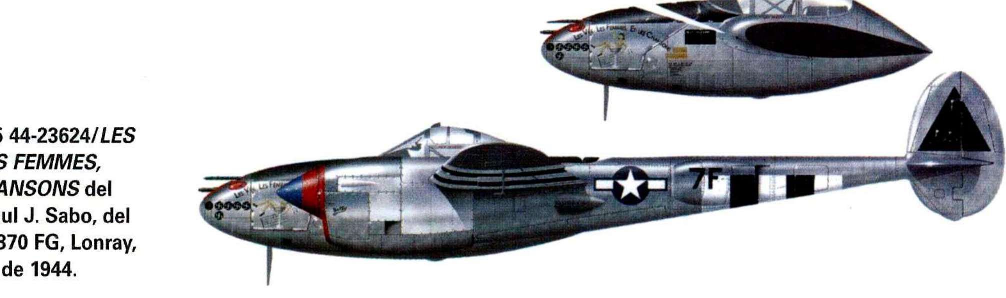
P-38J-25 (número de serie desconocido) del Lt. Lawrence P. Liebers, del 429 FS/474 FG, Langensalza, junio de 1945.

Liebers fue asignado al 474 FG poco después del Día de la Victoria, y recibió este P-38 "limpio". Una vez finalizadas las hostilidades, terminó la guerra con siete confirmaciones obtenidas con el 96 FS/82 FG en el Norte de África en 1943, cinco de ellas fueron aparatos italianos, el recuento más alto logrado por cualquier piloto de la USAAF. En las fotos de este avión no se ven otras marcas aparte de las de la unidad o las nacionales, lo que hace suponer que se trataba de un aparato extremadamente limpio, al menos cuando Liebers empezó a usarlo a finales de la primavera de 1945. Al no entrar más en combate, Liebers y muchos otros pilotos de P-38 del grupo fueron transferidos en julio y acabaron pilotando los C-47. Tras haber sobrevivido a tantos combates durante la II Guerra Mundial, Liebers murió en un accidente pilotando un AT-7C Navigator en California, el 21 de agosto de 1946.



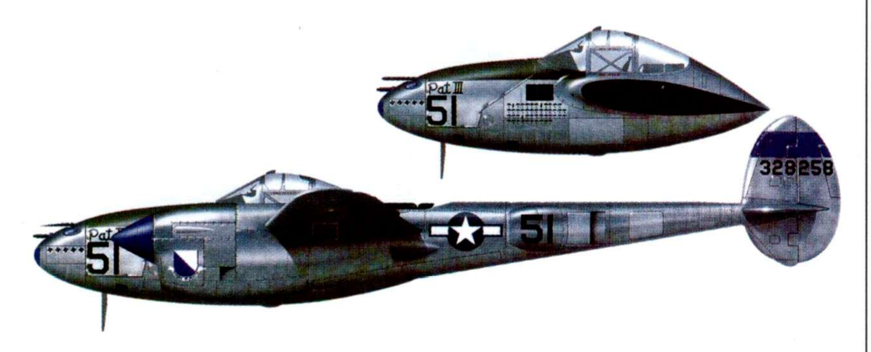
P-38J-15 43-28474/*GIVE'M HELL – FOR H L* del Capt. Claire A. P. Duffie, del 434 FS/479 FG, Wattisham, septiembre de 1944.

Duffie fue otro as "combinado" del 434 FS, que se anotó tres Bf 109 en el aire y otras dos victorias en tierra, casi todas ellas con este P-38. Sólo Duffie conoce el motivo de la curiosa inscripción del morro. Este P-38 fue finalmente retirado del servicio, todavía con los restos de sus bandas del Día D intactos, hacia el 28 de septiembre de 1944, cuando el 479 FG completó su transición al P-51D.



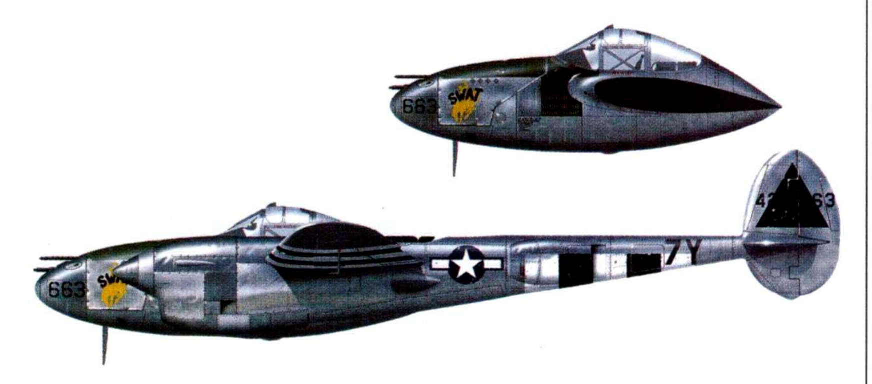
P-38J-25 44-23624/*LES VIN, LES FEMMES, LES CHANSONS* del Capt. Paul J. Sabo, del 485 FS/370 FG, Lonray, octubre de 1944.

La frase francesa que forma el nombre de este P-38 resume la mentalidad de la mayoría de jóvenes pilotos norteamericanos: “vino, mujeres y canciones”. Paul Sabo se anotó 1/3 de un Fw 200 el 5 de febrero de 1944, con el 77 FS/20 FG, y un Fw 190 con el 485 FS/370 FG el 20 de octubre de 1944. El recuento que aparece en el morro del P-38 demuestra que Sabo estaba seguro de haber obtenido otras victorias además de las oficiales, tras haberse anotado otros cuatro aviones destruidos o dañados.



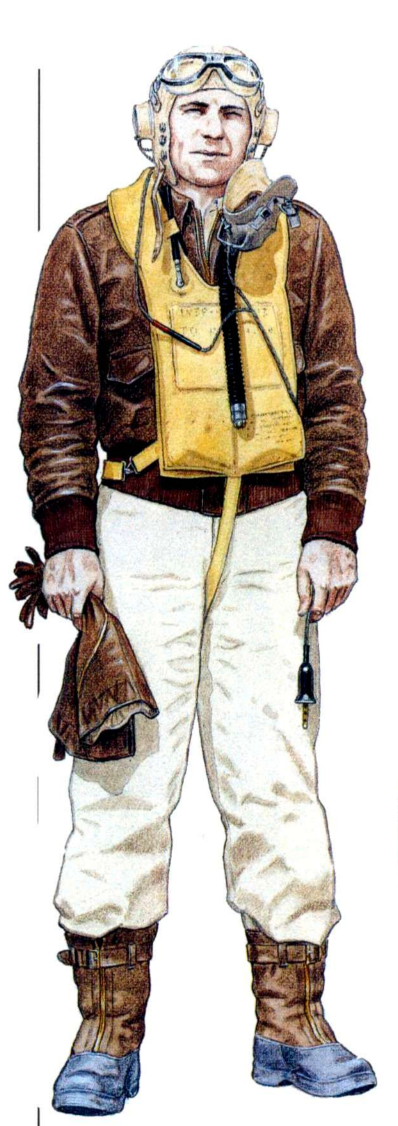
P-38J-15 43-28258/*Pat III* del Col. Oliver B. Taylor, Jefe del 14 FG, Triolo, Italia, Julio de 1944.

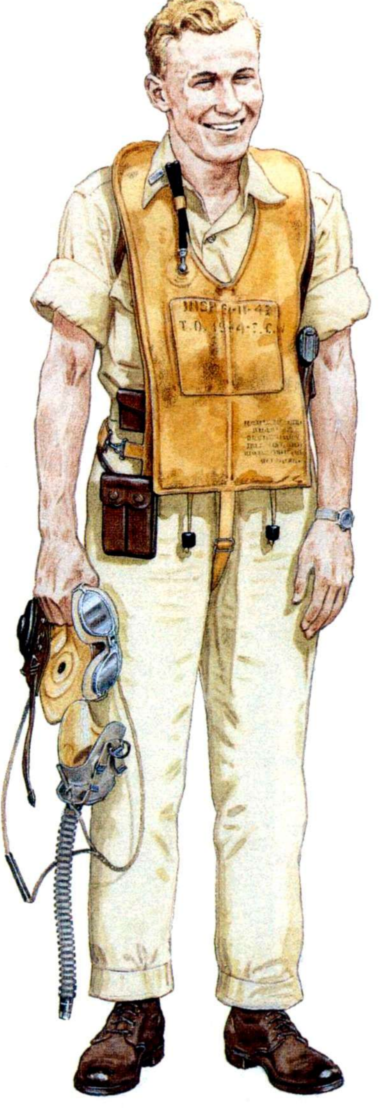
El Col. Taylor mantuvo su P-38J-15 en el 49 FS durante el tiempo que fue Jefe del 14 FG. No existe constancia de que lograse ninguna victoria con este caza en concreto, aunque Wilson H. Oldhouse derribó un Fw 190 pilotándolo el 11 de junio de 1944. Taylor contrajo la polio por aquel entonces y el 17 de julio se le trasladó; el mando pasó a manos del Col. Daniel Campbell.



P-38J-25 *SWAT* del Lt. Robert C. Milliken, del 429 FS/474 FG, Florennes, Bélgica, Octubre de 1944.

Milliken fue uno de los últimos ases del P-38 en el TO europeo al derribar un Bf 109 el 18 de diciembre de 1944 cerca de Colonia. Sus primeras victorias con este P-38J-25 fueron probablemente los dos Fw 190 que derribó el 12 de septiembre de 1944 cerca de Aquisgrán. Quedaron sin confirmar otros tres aparatos dañados. Todos los P-38J-25 que aparecen ilustrados con las marcas de invasión deben ser ejemplos iniciales que operaron desde aeródromos muy cercanos a las playas de Normandía, dado que resulta difícil que este modelo concreto hubiese llegado a las zonas de operaciones para el 6 de junio de 1944. *SWAT* era el apodo de Milliken.







1

Col. Oliver Taylor, Jefe del 14 FG, Triolo, Italia, primavera de 1944.

El Col. Oliver Taylor aparece vistiendo los ligeros 'pinks' (pantalones caqui de uniforme) con una camisa de cuello abierto a juego, sobre la que lleva una gastada chaqueta A-2, sin indicación de su graduación. Su chaleco salvavidas es el modelo B-3 pequeño y ajustado, mientras que el casco es el Tipo D de la RAF. El casco británico era conocido por proporcionar mejor protección a los oídos que su equivalente norteamericano, además de dar mayor claridad en las comunicaciones de radio por los auriculares más profundos y por el mejor ajuste alrededor de las orejas.

3

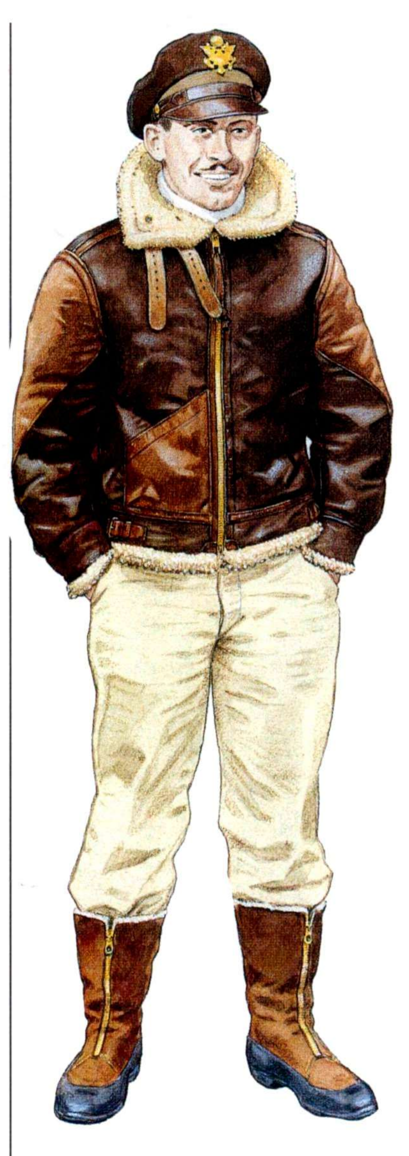
Lt. William 'Dixie' Sloan, del 96 FS/82 FG, Grombalia, Túnez, septiembre de 1943.

El Lt. William 'Dixie' Sloan viste camisa y pantalones caqui estándar, con un sucio chaleco salvavidas B-3 sobre el pecho. Sloan lleva un Colt del 45 en una funda sobaquera, con un bolsillo para los cargadores atado al cinturón. Obsérvese también la funda de las gafas de sol justo encima.

2

Lt. Richard Campbell, del 37 FS/14 FG, Norte de África, enero de 1944.

El Lt. Richard Campbell voló con el 37 FS/14 FG en el Norte de África en 1943, y aquí aparece vistiendo el típico atuendo improvisado de este teatro de operaciones. Sus pantalones son los caqui estándar de paracaidista (nótense las cinchas de combate), mientras que la camisa es una prenda estándar de la USAAF, con las mangas siempre subidas. Eran camisas de algodón muy cómodas aunque siempre estaban arrugadas por el efecto combinado del sudor y el calor. De nuevo, su chaleco salvavidas es el B-3, al que ha unido una tablilla para mapas, atada también a su muslo derecho.



4

Lt. Claude Kinsey, del 96 FS/82 FG, Norte de África, marzo de 1943.

De nuevo viste los "pinks", aunque esta vez van metidos en unas botas de vuelo de la RAF, modelo de 1940. La chaqueta forrada de piel de cordero de Kinsey es la pesada B-3, "tomada prestada" de un tripulante de bombarderos, mientras que la gorra ha sufrido ya el efecto del tan preciado "apretón de las 50 misiones".

5

Capt. Lindol Graham, del 79 FS/20 FG, Kingscliffe, septiembre de 1943.

El futuro as lleva pantalones OD de lana (arremangados en vez de metidos dentro de sus botas Russet GI) y una chaqueta B-10, sin el cuello vuelto. Debajo de la chaqueta caqui, Graham viste una camisa caqui de oficial con corbata a juego; la camisa lleva el distintivo de graduación. Las gafas son las B-7 de la USAAF, al igual que los guantes de piloto B-2. Finalmente, la mochila de paracaídas es la B-8.

6

Lt. James Morris, del 77 FS/20 FG, Kingscliffe, febrero de 1944.

Viste la chaqueta de invierno y el mono de tripulante de carro de combate del Ejército de los EE.UU., con el omnipresente chaleco B-3 superpuesto a estas prendas. Lleva guantes A-9 forrados de piel, de tipo guantelete, con una combinación de casco y gafas idéntica a la de Lindol Graham; la máscara es la A-10. Finalmente, su uniforme se completa con un par de pesadas botas de vuelo A-2A de una sola tira y un pañuelo de cuello de color blanco.

una temporada bajo sus cuidados. Posteriormente afirmaría que le habían tratado tan mal que pensaba perseguir por los cielos a cualquier avión ruso, igual que a los alemanes.

Otros dos pilotos del 94 FS mostraron similar antipatía por la política antisemita del régimen Nazi. El Lt. Bob Seidman llevaba pintada una Estrella de David en el morro de su P-38 como desafío a los pilotos alemanes con ideas antisemitas, mientras que el Lt. Phil Goldstein iba más allá al bautizar a su P-38J-15 "JEWBOY" (Chico judío), escrito en inglés y en alemán. Seidman derribó a cinco Bf 109 antes de caer abatido por fuego antiaéreo durante una misión de ataque sobre Udine el 14 de mayo, pilotando el P-38J 42-104259. Goldstein se anotó su tercer y último derribo, un Fw 190, el 25 de mayo, y se le adjudican de forma no oficial cuatro victorias en tierra.



Emmit Wilson y el Lt. Michael Brezas flanquean el tablón de victorias del 48 FS en Triolo, a principios de agosto de 1944. Con un simple vistazo a dicho tablón comprobaremos que Brezas era indudablemente el piloto más productivo de la unidad, en lo referente a destruir al enemigo. Antes de que terminase aquel mes, hubo que poner otras dos esvásticas junto a su nombre. (Collins)

PLOESTI

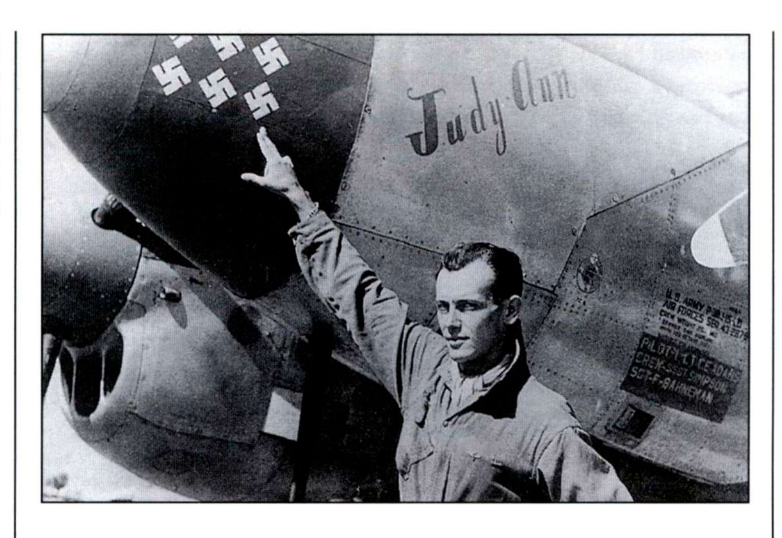
Una de las misiones más arriesgadas, si bien no totalmente exitosa, realizada por los P-38 durante la guerra en el Mediterráneo fue el ataque sobre Ploesti el 10 de junio de 1944, cuando el 1 y el 82 FG enviaron nada menos que 94 Lightning para bombardear en picado la refinería Rumano-Americana con 46 bombas de 500 kilos aproximadamente. El 1 FG tenía la misión de proporcionar cobertura de cazas durante la operación, consistente en que los Lightning volasen por debajo de la cobertura del radar enemigo antes de ascender hasta la altitud de bombardeo.

En algún punto de la ruta, el 71 FS se equivocó con el plan de vuelo, desviándose justo hacia un aeródromo enemigo. En un momento de infortunio, la formación de Lightning se dividió y logró derribar a un avión de transporte y a diversos cazas, antes de toparse con una gran formación de cazas I.A.R.80 rumanos. El Lt. Herbert "Stub" Hatch estaba a punto de virar a la izquierda con su grupo cuando uno de los I.A.R.80 se le acercó por la derecha, permitiendo al piloto del Lightning maniobrar simplemente para enfrentarse al caza rumano y abatirlo. Pero mientras el I.A.R.80 caía en picado, Hatch se encontró, al menos, frente a otros cinco cazas enemigos.

Estaban en inferioridad numérica, y la escuadrilla de vanguardia de su formación quedó diezmada antes de que Hatch pudiese hacer nada al respecto. Su compañero de ala, el Lt. Joe Morrison, permaneció junto a su ala el tiempo suficiente para ser tes-

Los compañeros de escuadrón en el 95 FS, el Maj. Warner Gardner y el Lt. Charles Adams, intercambian felicitaciones tras el combate desigual que libraron sobre Austria, el 8 de julio de 1944. Durante esta misión, Adams destruyó tres Me 410 y Gardner se anotó un cuarto aparato, con lo que la anotación del primero llegó a seis y la de este último a cuatro. Gardner alcanzó la categoría de as 18 días después, al derribar uno de los ya escasos He 111 sobre el aeródromo de Manesti. (Blake)



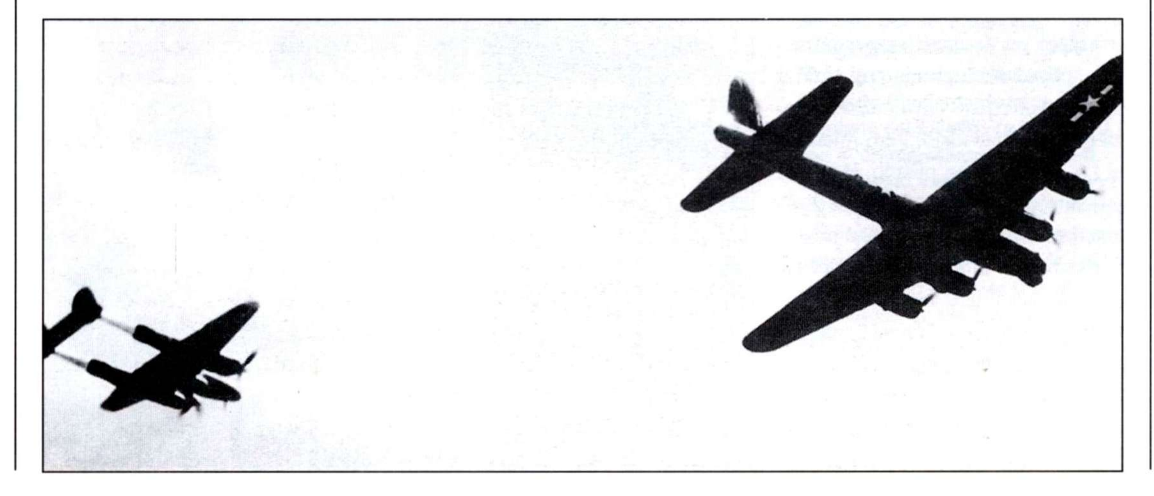


Charles Adams señala las seis esvásticas que figuraban sobre el morro de su P-38J-15 Judy Ann (43-28796). Sin embargo, sólo empleó este aparato para derribar a una de sus víctimas (un Bf 110 el 26 de junio). La situación táctica el 8 de julio era tan favorable al 82 FG que Adams tuvo un arrebato de remordimientos tras su trío de victorias. (Adams, por medio de Blake)

tigo de cómo Hatch derribaba a otros dos I.A.R.80 y probablemente destruía o dañaba a diversos otros, que acosaban a varios P-38 del 71 FS. Tras anotarse el derribo de otros dos cazas enemigos y la destrucción o daños en tres más, Hatch se quedó sin munición. Todo el combate tuvo lugar a apenas un centenar de metros de altura sobre una llanura entre montañas.

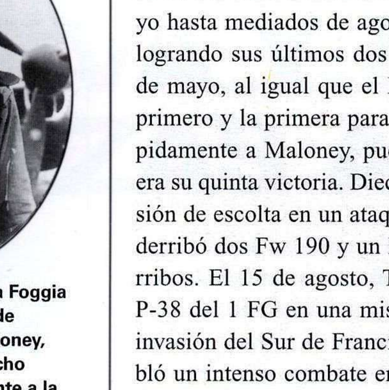
Abatieron a la mayor parte del 71 FS (se perdieron 22 P-38 en total) antes de que el grupo de Hatch pudiese reaccionar, y este "as en un día" fue el único miembro del escuadrón que logró regresar a su base tras la misión. Varios pilotos aterrizaron en bases aliadas, o tuvieron que tomar tierra entre el objetivo y su base, mientras que otros fueron hechos prisioneros de guerra o lograron regresar a pie (como fue el caso de Joe Morrison). Las pruebas de verificación (películas cinematográficas y testigos oculares) sirvieron para adjudicarle a Hatch cinco derribos confirmados, uno probable y un aparato dañado.

Everett Miller, del 94 FS, se anotó también sus últimos tres derribos durante la misión de Ploesti, alcanzando un total de cinco victorias. Se había encontrado hacia mediodía con un avión Fi 156 de observación y dos biplanos CR 42 de las fuerzas rumanas, y derribó rápidamente a los tres.



Un P-38 de la 15ª. Fuerza Aérea se sitúa cerca de un solitario B-17 para proporcionarle protección en su regreso de un ataque. Frecuentemente, las tripulaciones de los bombarderos expresaban su agradecimiento a los pilotos de los P-38 de escolta, pues a menudo la mera visión del caza de doble botalón bastaba para persuadir a los interceptores de la Luftwaffe de que sería preferible buscar otros objetivos desprotegidos. (IWM)

Los Últimos Ases del P-38 en el TO del Mediterráneo



Justo después de regresar a Foggia tras completar una misión de prácticas, el Lt. Thomas Maloney, principal as del 1 FG (con ocho victorias), sonríe abiertamente a la cámara. El P-38J-15 que aparece en segundo plano (43-28746) fue el que pilotó habitualmente Maloney durante gran parte de su época de servicio. (Maloney)

El 27 FS llevó a cabo un espectacular despliegue desde finales de mayo hasta mediados de agosto de 1944, derribando más de 40 aviones y logrando sus últimos dos ases. Tom Maloney derribó un Bf 109 el 31 de mayo, al igual que el Lt. Phil Tovrea; fue la quinta victoria para el primero y la primera para este último. Sin embargo, Tovrea alcanzó rápidamente a Maloney, puesto que el 2 de julio derribó un Fw 190 que era su quinta victoria. Dieciséis días después, mientras efectuaba una misión de escolta en un ataque a la fábrica de aviones de Friedrichshafen, derribó dos Fw 190 y un Bf 109, alcanzando un total final de ocho derribos. El 15 de agosto, Tom Maloney mandaba una formación de 12 P-38 del 1 FG en una misión de bombardeo en picado, en apoyo de la invasión del Sur de Francia, cuando se encontró con 8 Bf 109. Se entabló un intenso combate en el que Maloney se anotó dos cazas derribados, alcanzando un total de ocho. Cuatro días después, en el curso de otra misión, tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso junto a la costa de la invasión, y mientras caminaba por la playa en busca de ayuda pisó una mina terrestre. Durante los siguientes días, Maloney vagó malherido por los cenagales que abundan en la zona hasta que encontró a unos civiles franceses, y finalmente a un soldado canadiense. Tom Maloney necesitó tres años y medio de tratamiento hospitalario para recuperarse de sus heridas.

Los últimos ases del 82 FG lograron sus primeros éxitos en el curso del desafortunado ataque a Ploesti. El primero de los ocho derribos del Lt. Walter Carroll, del 96 FS, fue un Me 210 abatido el 10 de junio, mientras que el Lt. Charles Adams pilotaba el P-38J-15 43-28654 seis días después, con el 95 FS en una misión de escolta de B-24 enviados a bombardear Viena, cuando tanto él como el Lt. James Holloway se vieron obligados a realizar un picado casi vertical persiguiendo a un par de Fw 190 que se habían pegado a las colas de otros dos P-38. Cada piloto derribó un caza; era el segundo derribo de Adams y el primero de Holloway.



Este P-38L-1 fue bautizado Maloney's Pony en septiembre de 1944, en ausencia del tan querido as, herido gravemente el 19 de agosto al pisar una mina tras un aterrizaje forzoso con su dañado Lightning al noroeste de Marsella.

El 26 de junio, el 82 FG libró otro intenso combate, cuando cazas bimotores Messerschmitt atacaron tenazmente a su formación de bombarderos, cayendo abatidos 12 de ellos ante la respuesta de los P-38. Charles Adams, pilotando su habitual P-38J-15 (43-28796), derribó un Bf 110, James Holloway se anotó otro Zerstörer, el Maj. Warner Gardner (que pronto ascendería a jefe del 95 FS) derribó a otros dos que serían las primeras de sus cinco victorias, y el Lt. Robert Griffith del 97 FS añadió el derribo de un Me 410, la segunda de sus cinco victorias.

También el 8 de julio fue un día "estelar" para el 82 FG, pues sus pilotos se ano-

taron el derribo de aún más cazas bimotores. Justamente el día anterior el grupo había empezado a aumentar su nuevo récord de 500 derribos confirmados –el primer grupo de la 15ª. Fuerza Aérea en lograr tal marca– al abatir a cinco Bf 109. Walter Carroll derribó uno de ellos en lo que era su cuarta victoria, seguido de tres Me 410 derribados el 8 de julio. Además, Charles Adams se anotó otros tres bimotores Messerschmitt aquel día, aumentando su recuento hasta seis. Años después, Adams recordaba aquella misión con una especie de irónica amargura: "A todos les disparé por detrás", y encogiéndose de hombros, se preguntaba con voz lacónica. "¿Acaso era aquello justo?"

Fuese justo o no, el 82 se anotó el derribo de la totalidad de los 16 cazas encontrados en una intercepción clásica. Divisaron a los Me 410 en un cielo despejado, y los pilotos de los Lightning pudieron tomar posiciones de manera que cortasen cualquier posible huida. Tras la misión, los oficiales que efectuaban el interrogatorio tuvieron que suspender anticipadamente el informe postvuelo, cuando las anotaciones de derribos que recibieron... superaban al número de Me 410 presentes en la formación. Se reclamó el derribo de dieciséis, además de tres Bf 109, un Fw 190 y un avión de entrenamiento, lo que daba un total de 21 aparatos sin ningún derribo propio. A Robert Griffith se le confirmó el derribo de uno de los Bf 109, su quinta victoria.

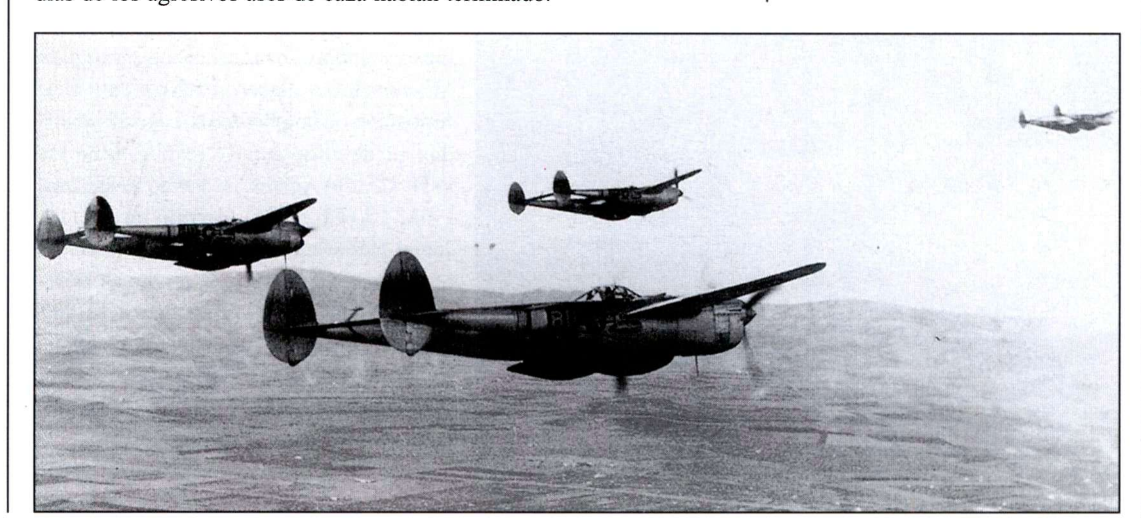
El 26 de julio, el 82 dio escolta a unos B-24 que se dirigían a la región de Viena. Esta misión culminó con las últimas victorias para sus ases. Warner Gardner derribó un He 111, su quinta victoria, Walter Carroll un Fw 190 (su octava) y el Maj. Claud Ford, CO del 97 FS, un Bf 109 (su quinta).

Como era de rigor, Michael Brezas logró las últimas victorias confirmadas de entre los ases del P-38, con el derribo de dos Fw 190 y los daños causados a otro durante una misión en Checoslovaquia el 25 de agosto de 1944. Resultó muy apropiado que las últimas victorias logradas por un as del P-38 correspondiesen precisamente al más laureado piloto de Lightning de la 15ª. Fuerza Aérea, que se había adjudicado 12 derribos en tan corto espacio de tiempo. Aunque los grupos de P-38 siguieron anotándose victorias esporádicamente hasta finales de abril de 1945, los días de los agresivos ases de caza habían terminado.



Thomas Maloney compartió el primer puesto en anotaciones del 1 FG con su compañero del 27 FS, el piloto Lt. Phil Tovrea, el cual se anotó tres derribos el 18 de julio de 1944 y alcanzó así las ocho victorias. Maloney confirmó su octavo derribo el 15 de agosto. Estos dos pilotos (que en ocasiones volaron juntos) se guardaban gran respeto mutuo como pilotos y como personas. (Maloney)

Varios P-38J del 95 FS/82 FG en una misión de larga distancia sobre la frontera entre Italia y Austria (McMonegal, por medio de Blake)



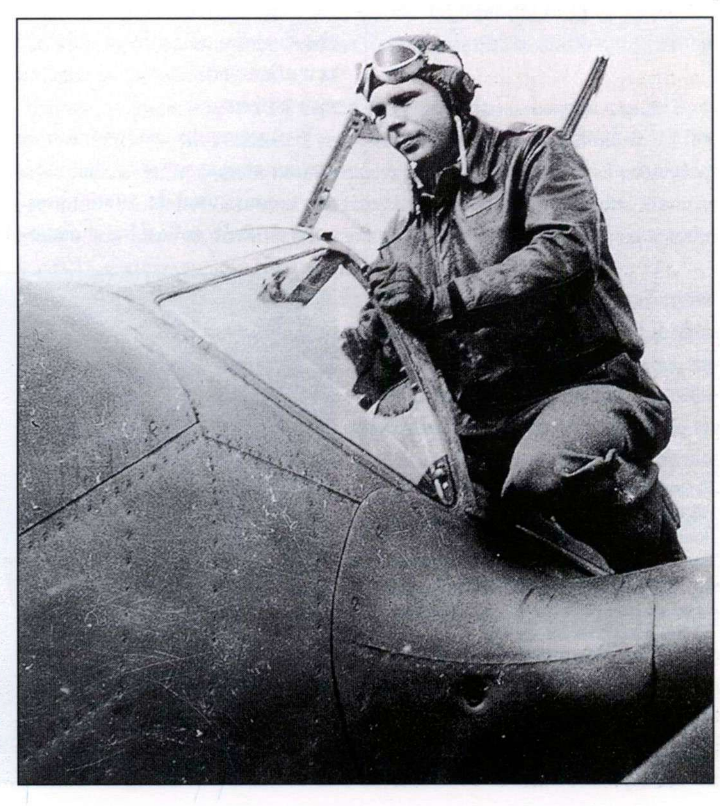
ASES DE LA OCTAVA Y NOVENA FUERZAS AÉREAS

Cuando el P-38 regresó al combate en Inglaterra, a mediados de 1943, era el genuino representante del caza norteamericano de aquella época. Todos los jefes de grupos de caza de la USAAF deseaban contar con este modelo para sus escuadrones, pero el Lightning se producía en menores cantidades que cualquier otro caza norteamericano, por lo que era el más escaso aparato de sus características a escala mundial.

Al escaso número de unidades se añadía la poca fiabilidad de su motor –el Allison V-1710– en las condiciones ambientales de frío y humedad tan habituales en el Noroeste de Europa. Como consecuencia de ello, numerosos Lightning tenían que quedarse en tierra, y los que estaban en condiciones operativas eran tan pocos que nunca se disponía de los suficientes para llevar a cabo adecuadamente las tareas de escolta a los bombarderos pesados que se dirigían a Europa continental en el tramo más lejano de sus rutas. Sin embargo, y a pesar de ser pocos en número, la silueta característica del P-38 avisaba a menudo a los interceptores enemigos de la presencia de este caza, y los pilotos alemanes intentaban evitar el combate incluso contra un simple grupo de cuatro aparatos, según se desprende de una orden del alto mando de la Luftwaffe. Por todo ello, el número de bombarderos norteamericanos que sufrieron ataques fue menor, y el porcentaje de bajas se mantuvo en niveles aceptables a pesar del número relativamente bajo de P-38 disponibles.

El Lightning había sido incorporado de nuevo a la 8ª. Fuerza Aérea a finales del verano de 1943; a mediados de septiembre, el 20 y el 55 FG, formados por experimentados pilotos estadounidenses, comenzaron los entrenamientos de vuelo operativo con este aparato. Pero el número de aviones disponibles para los grupos recién llegados apenas bastaba para que se pudiesen iniciar las operaciones. De hecho, el 55 FG tuvo que apropiarse

El Lt. (y más tarde Capitán) Robert Buttke, del 343 FS/55 FG, se anotó el derribo de dos Bf 109G durante su primer combate, el 3 de noviembre de 1943; un par de Me 210 y un Bf 110 tocado el 10 de febrero de 1944, y otro Bf 109G confirmado y un segundo aparato dañado el 22 de abril. Su anotación final incluye el derribo compartido de un Ju 88, logrado el 27 de febrero de 1945, cuando pilotaba un P-51D. (IWM)



El Lt. Jerry Brown, piloto del 38 FS, se convirtió en el primer as del 55 FG al derribar un Fw 190 y un He 111 el 15 de abril de 1944. Se había anotado su primera victoria el 31 de enero, al derribar un Bf 109G a gran altitud (entre 28.000 y 33.000 pies) sobre Venlo, en Holanda.



de varios P-38H-5 del 20 FG para poder realizar sus primeras misiones de combate, el 15 de octubre de 1943.

Las operaciones se iniciaron con un barrido de la costa holandesa, tan solo 24 horas después del desastroso ataque a Schweinfurt, durante el cual cayeron derribados 60 B-17 de un total de 291 sin escolta y que obligó a cancelar temporalmente la campaña de bombardeos diurnos de la USAAF. La fuerza de cazas de la Luftwaffe aguardaba el regreso de los bombarderos, y no prestó demasiada atención al 55 FG mientras éste iba incrementando sus incursiones en la Europa ocupada. Incluso la meteorología fue benévola con los pilotos de los Lightning, que pudieron sacar provecho de unos cielos despejados y de la poca oposición que encontraron para ir afianzándose en el TO europeo. En noviembre, el grupo estaba preparado para enfrentarse al enemigo.

Y el tercer día del mes se reanudó la campaña de bombardeos diurnos con un ataque sobre Wilhelmshaven; los bombarderos "pesados" formaron a una altitud de 30.000 pies y contaron por primera vez con una escolta de P-38 del 55 FG durante el último tramo de su ruta.



El Capt. Chet Patterson del 338 FS/55 FG era un intrépido y astuto líder de vuelo que se anotó el derribo de cuatro aparatos alemanes antes de ser enviado de vuelta a casa, en una rotación de puestos. Se quedó a las puertas de esa escurridiza quinta victoria. Fue uno de los primeros pilotos en el TO europeo en apreciar los puntos fuertes en combate del P-38: potencia de fuego, radio de acción y maniobrabilidad. (Patterson)

Como es natural, la Luftwaffe ignoraba que la USAAF dispusiera de un caza capaz de llegar hasta tan dentro de la Europa ocupada (el radio de acción del P-38 era de 850 km., en comparación con los 600 km. del P-51A y los 450 km. del P-47C sin depósitos externos), por lo que reaccionaron ante la fuerza de bombarderos igual que siempre. El JG 1 envió una fuerza combinada de Fw 190A y de Bf 109 para interceptar a los norteamericanos sobre Holanda. Y se llevaron una desagradable sorpresa.

Según consta en los archivos del JG 1, los pilotos de los P-38 lograron tenderle una emboscada a una formación de sus cazas, a la que dispersaron completamente. Para cuando terminó la acción, los cazas alemanes no sólo no habían logrado infligir ningún daño de importancia a los bombarderos, sino que habían tenido que soportar ellos mismos un duro castigo.

El JG 1 informó de la pérdida de trece cazas durante este combate (cuatro Fw 190A-6 y nueve Bf 109G). Los pilotos de los P-47 del 56, 78 y 4 FG se anotaron seis cazas alemanes, mientras que los siete restantes correspondían al 55. Los pilotos de los P-38 se anotaron el derribo de seis aviones, pero este número se quedaría posteriormente en tres a causa de las reglas restrictivas de aquella época. Se trató de uno de esos escasos momentos en el combate aéreo en que da la impresión de que el 55 FG realmente actuó mejor de lo que se plasma en el recuento oficial.

Uno de los pilotos que sí recibió confirmación de sus dos Bf 109G derribados durante esta misión llegaría más tarde a convertirse en el primer as del 343 FS/55 FG en abril de 1944. El Lt. Bob Burke era natural de California, y ascendería a capitán en el 55 FG, completando dos ciclos (el primero en Lightning y el segundo en Mustang) y logrando cinco victorias en el P-38 y media victoria en el P-51. Los Messerschmitt restantes derribados el 3 de noviembre cayeron a manos del líder del P-38 (y futuro CO del 55 FG), el Lt. Col. Jack Jenkins, quien también se anotó como probable uno de los Fw 190.

Dos días después, el 38 FS del 55 FG estaba dando escolta a unos B-24 que se dirigían hacia Munster, con mal tiempo y a una altitud de 17.000 pies, cuando interceptaron una fuerza de bombarderos Do 217 protegidos por Bf 109G (del JG 1). Una vez más, los archivos de la unidad alemana indican que cayeron abatidos tres cazas Messerschmitt, mientras que todos los P-38 regresaron a su base sin ningún daño.

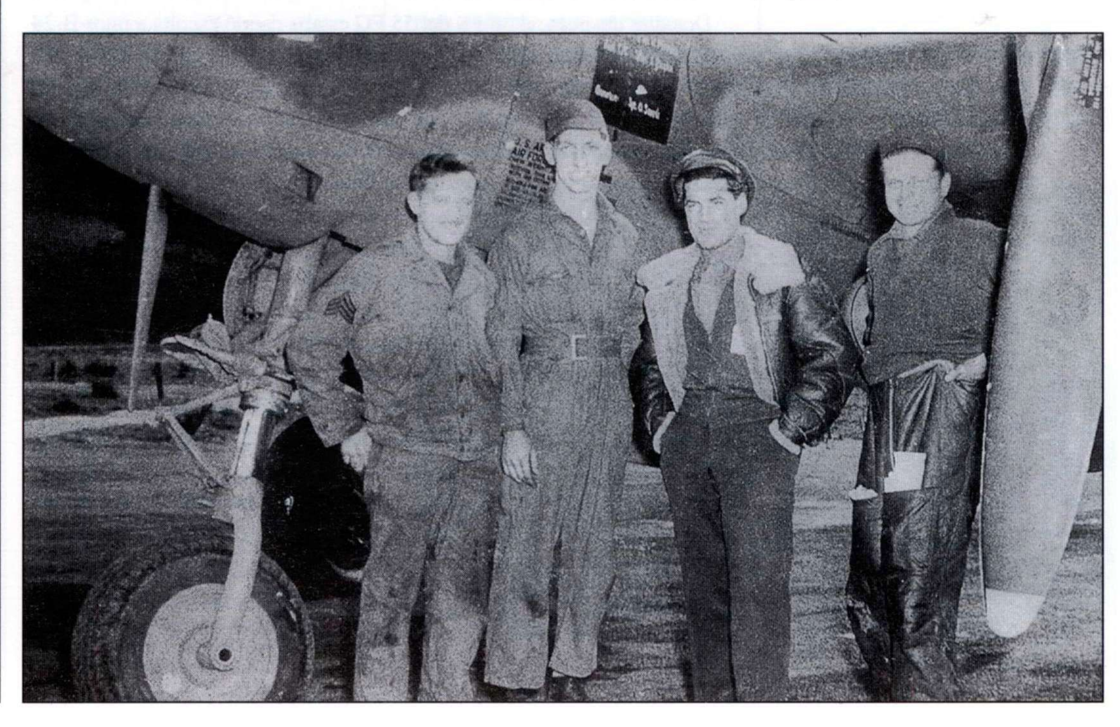
Pero esta racha de éxitos no iba a durar para siempre; las cosas empezaron a torcerse ya en la misión a Bremen del 13 de noviembre. Libraron una salvaje batalla en la atmósfera enrarecida de las grandes alturas, superando el techo de los 25.000 pies, por lo que la fuerza de P-38 se redujo a 36 aparatos ante la aparición de problemas mecánicos a causa de las condiciones de frío y humedad habituales a tales alturas. Se perdieron siete P-38 y otros 16 resultaron gravemente dañados, mientras que sólo se anotaron el derribo de siete interceptores alemanes. La fuerza de bombarderos sufrió "un nivel aceptable" de pérdidas.

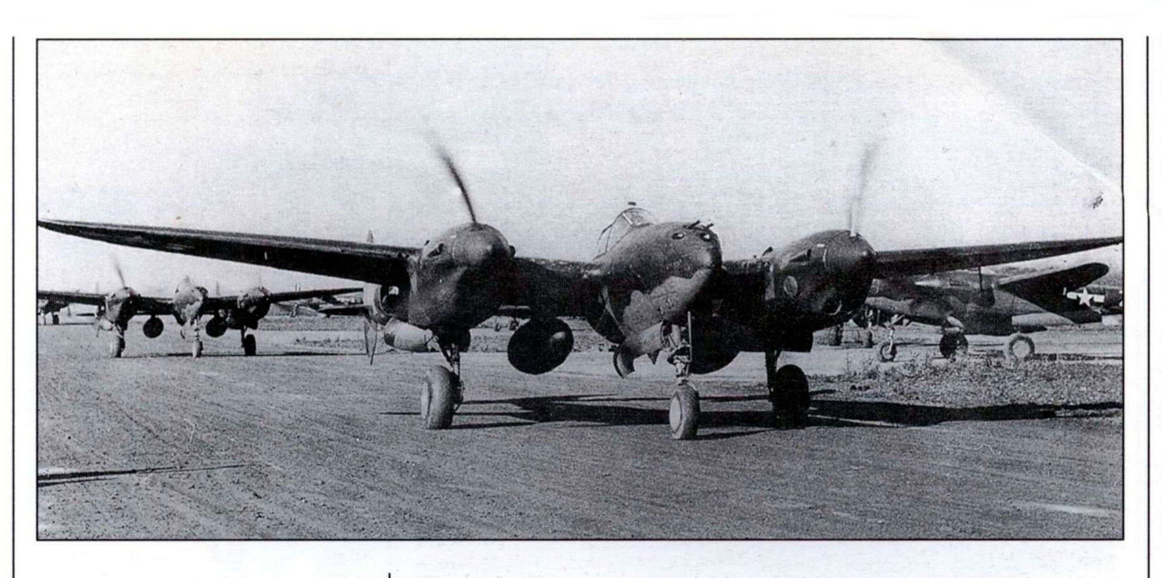
La misión del 25 de noviembre tuvo algo más de éxito, a pesar de que varios aparatos del 55 FG se toparon a 15.000 pies con unos Fw 190A del II./JG 26, sobre Lille-Hazebrouck. El Capt. Chet Patterson del 338 FS dirigió de inmediato el ascenso de su grupo intermedio hasta los 17.000 pies, antes de realizar un picado para ayudar a otro P-38 que vio combatiendo contra dos Fw 190. Patterson ajustó sus flaps de combate para maniobrar y abrió fuego a 300 yardas de uno de los Focke-Wulf. Su compañero de



El Lt. James Morris y su jefe de tripulación posan junto al P-38J Black Barney del Jefe del 20 FG, el Col. B. M. Russell, poco después de la misión récord de Morris del 8 de febrero de 1944. Durante dicha salida, Morris se anotó dos Fw 190 y dos Bf 109G. (IWM)

El Capt. Lindol Graham y su tripulación posan frente a su P-38J-10, a finales de febrero o principios de marzo de 1944. Graham bautizó a todos y cada uno de sus Lightning como Susie, y solía volar con las letras de código "MC-L" pintadas sobre ambos botalones del caza. Su primer avión se pagó mediante suscripción popular entre los empleados de Lockheed, y estaba dedicado a la memoria de un antiguo empleado muerto en combate. Cuando Graham confirmó su quinta victoria, le decoraron su P-38J-10 (42-67926) con una insignia del as de picas, que puede verse en esta fotografía justo encima de la pata del tren de aterrizaje delantero. (Cook)





Un grupo de P-38H del 20 FG, equipados con los casi obligatorios depósitos auxiliares en los soportes internos de las alas, ruedan desde sus refugios en Kingscliffe, Northamptonshire, para iniciar otra larga misión de escolta a finales de 1943.

ala vio cómo el caza se incendiaba y su piloto saltaba en paracaídas.

Durante este combate se anotaron el derribo de cuatro Fw 190, frente a la pérdida del Lt. Manuel Aldecoa. Tras la guerra se averiguó que el Major Johannes Seifert, condecorado con la Cruz de Caballero y Gruppenkommandeur del II./JG 26, todo un Experten con 57 derribos, murió al chocar su ala derecha contra el Lightning de Aldecoa. Se pudo ver al piloto norteamericano saltar en paracaídas, pero parece ser que murió durante el descenso.

Los miembros del 20 FG empezaron también a volar en diversas misiones en noviembre, preparándose para su debut operativo al mes siguiente. Uno de estos pilotos fue el futuro as con siete derribos, el Lt. James "Slick" Morris, del 77 FS, que entró en combate por primera vez el día 29 al dirigir al segundo elemento de un grupo de cuatro aparatos que operaba con otra formación idéntica para crear un escuadrón de ocho aviones.

A unos 25 kilómetros al Oeste de Bremen, dos Bf 109G fingieron un ataque frontal que obligó a los ocho P-38 a soltar sus depósitos externos de combustible.

A continuación, el líder del grupo de Morris persiguió al Messerschmitt principal, y Morris le siguió esperando que le llegase su turno frente al enemigo. Pero recibió órdenes de no perder el contacto con los bombarderos, por lo que Morris estuvo junto al Bf 109 únicamente el tiempo justo para dispararle una ráfaga al aparato alemán en retirada; pero la Luftwaffe había ganado en esta escaramuza, al convencer a los pilotos de los P-38 de que debían soltar sus depósitos de combustible. No tuvo mucha mejor suerte el resto de la escolta de Lightning; Chet Patterson describía la acción como "... un espectacular combate, salvaje, sin concesiones, como en las películas". Consiguió anotarse otro Bf 109 que iba a cola de otro P-38, y dio la poco ortodoxa orden a su grupo de dispersarse y luchar individualmente. Esta arriesgada orden debió ser la correcta, puesto que los cuatro Lightning lograron regresar a su base.

Los otros grupos de P-38 no tuvieron tanta suerte, pues de nuevo se dieron por perdidos siete cazas y otros regresaron con daños graves del combate. Sólo se anotaron el derribo de tres cazas de la Luftwaffe, pero una vez más los P-38 habían logrado atraer la suficiente atención de los inter-

ceptores alemanes como para lograr un menor número de bajas entre los bombarderos. Al terminar el mes de noviembre, los grupos de P-38 habían perdido 17 aparatos y se habían anotado oficialmente el derribo de 23 aviones enemigos.

20 FG

A finales de diciembre de 1943, el 20 FG alcanzó por fin su nivel operativo. Ya habían recibido suficientes unidades del P-38 (incluyendo unos cuantos del último modelo, J), y varios pilotos habían efectuado misiones con el 55 FG. Las operaciones de este grupo por sí solo comenzaron el 28 de diciembre, con un ataque sobre Holanda con 28 Lightning, seguido dos días después por una misión de escolta a bombarderos a Ludwigshafen, donde el 20 se encargó de proporcionar apoyo en la retirada.

El futuro as, con 5 derribos y medio, Lt. Lindol Graham, recibió su bautismo de fuego el último día de 1943 cuando el 20 FG realizó una misión de cobertura del objetivo en la región de Burdeos. Pilotaba el P-38J-10 42-67497 dirigiendo el contingente del 79 FS en "White Flight" mientras volaban en círculos a 22.000 pies, cuando divisaron más abajo a dos Fw 190. Se dispuso inmediatamente a soltar sus tanques externos para configurar su caza para el combate, pero por algún motivo no logró desprenderlos. A pesar de ello, logró picar tras uno de los cazas enemigos usando sus flaps de combate. Antes de que el Fw 190 lograse ponerse a salvo tras la capa de nubes, Graham disparó una larga ráfaga desde 350 yardas que impactó visiblemente en el ala derecha del caza. Aunque posteriormente sólo se le reconoció el haber dañado al Fw 190, era el comienzo de su corta pero eficaz carrera contra la Luftwaffe.

El Col. Harold J. Rau, Jefe del 20 FG, aparece aquí con su tripulación, el TSgt James A. Douglas, el Sgt. Grant L. Beach y el SSgt Luther W. Ghent, frente a su P-38J-15 43-104308 "Gentle Annie" en Kingscliffe, en abril de 1944. Sentado obedientemente a los pies del Col. Rau está su perro Honey. (Ilfrey)



Jerry Brown y el oficial de inteligencia del 55 FG posan aquí para esta foto publicitaria poco después de que el primero se anotase su quinta victoria, el 15 de abril de 1944. El P-38J que aparece en segundo plano era un recién llegado al 38 FS, entregado con la pintura protectora de camuflaje en tonos pardos. Por aquel entonces, los P-38 del 55 FG mostraban su color metálico natural. (Brown)

Enero y febrero de 1944 fueron buenos meses para el 20 FG. Aunque siguió sufriendo muchas pérdidas, el grupo se anotó su primera victoria el 7 de enero, cuando el Lt. Willis Taylor derribó un Bf 109 que estaba a punto de disparar cohetes contra una formación de bombarderos. Trece días después, el 20 FG tendría uno de sus mejores días con el P-38 al derribar 10 cazas de la Luftwaffe durante una misión de apoyo al objetivo en el curso de la mayor operación de bombardeo efectuada hasta la fecha.

Lindol Graham fue la estrella de aquel día, al derribar un Fw 190 en el camino de ida y otros dos en el regreso. En los tres casos, el enemigo estaba apuntando al puesto de cola de un bombardero cuando Graham lograba ponerse a su cola y los hacía explotar. Un hecho tan destacable como este botín triple fue que Graham empleó para ello tan solo 583 disparos de ametralladora del calibre 12,70 y 36 disparos del cañón de 20 mm.

El 20 FG logró aún más éxitos el 8 de febrero, mientras el grupo escol-



El 21 de mayo de 1944, el Lt. Peter Dempsey, piloto del 338 FS, pilotaba el P-38J-10 42-67440 'CL-J' en una misión de escolta de bombarderos; en su ruta de regreso, atacó junto con su grupo un aeródromo alemán y, al realizar un picado, observó unos cables de telégrafos segundos antes de chocar contra ellos; el piloto intentó a la desesperada pasar por debajo de ellos, pero sólo consiguió que el cableado de acero se enredase en su timón derecho y cortase la parte superior del izquierdo. A pesar de tener bloqueados ambos timones, de sufrir graves daños por el fuego antiaéreo y de ametralladoras, y de perder uno de los motores (no sin que antes le cubriese todo el parabrisas de aceite)... Dempsey logró llevar de vuelta su desdichado caza hasta la base de Wormingford (Patterson)



Este P-38J-10 del 77 FS/20 FG sufrió un accidente en la base de Honington del 364 FG, el 4 de mayo de 1944. Parece que a este caza se le rompió la pata del tren de aterrizaje derecho durante la maniobra de rodaje para el despegue. Los bomberos de la base han esparcido gran cantidad de espuma alrededor del caza, que se encuentra en una postura "algo desairada", con el fin de dispersar el combustible vertido por la rotura del depósito adicional derecho (Scutts)

taba a unos B-17 hacia la región de Frankfurt; pero la misión no tuvo un buen comienzo, pues no menos de 14 P-38 tuvieron que suspender su participación por problemas mecánicos. James "Slick" Morris estaba protegiendo con su P-38J-10 42-67871 a uno de los P-38 averiados cuando divisó un Bf 109 a 12.000 pies. Se acercó y le disparó desde menos de 100 metros, y pudo ver cómo saltaba el piloto en paracaídas. Pocos minutos después vio a dos Fw 190 despegando de un aeródromo en Sedan, y aprovechó su velocidad y su altura para acabar rápidamente con ambos. Para entonces había perdido de vista al grupo de Morris, por lo que fue cauteloso y decidió poner rumbo hacia su base. Pero nada más virar hacia el Oeste se encontró con otro Bf 109 cerca de la ciudad francesa de Denain. Morris se puso rápidamente a cola del caza enemigo y algunos de sus disparos impactaron en la cúpula del aparato, pero las baterías antiaéreas de la zona ya tenían localizado al Lightning y el piloto norteamericano hubo de contentarse con dejar a su enemigo soltando humo y precipitándose hacia el suelo, a menos de 100 metros. Cuatro victorias en una única misión era un récord para el VIII Comando de Caza en febrero de 1944.

Con el nuevo año, el 55 FG tuvo suerte variable; no hubo grandes misiones en cuanto a número de derribos, y su porcentaje de bajas fue el más alto de entre todos los modelos norteamericanos durante la primera parte de 1944. Los dos elementos más destructivos para el P-38 en el Norte de Europa fueron la acción de los cazas enemigos y la meteorología; el clima no sólo provocaba fallos mecánicos sino que afectaba también a la moral de los pilotos, entumecidos por el frío y la humedad reinantes.

Sin embargo, los pilotos más decididos del 55 FG siguieron logrando victorias en aquel clima frío y enrarecido. El Lt. Jerry Brown del 38 FS se sobrepuso a todos estos obstáculos el 31 de enero, al lograr su primer derribo confirmado cerca de Venlo (el 13 de noviembre de 1943 ya había dañado un Gustav cerca de Bremen, pilotando el P-38H-5 42-67028). Interceptó a un Bf 109G a 28.000 pies y le disparó con sus ametralladoras hasta que el caza se desintegró, tal y como figura en su informe de combate:

"Pilotaba el Swindle Yellow Three en una misión de protección a otro grupo que efectuaba bombardeo en picado cuando, en las cercanías de

Venlo, nos atacaron unos 15 o 20 aparatos enemigos que volaban 5.000 pies por encima de nosotros. De inmediato, viramos hacia ellos y comenzamos a ascender. Los aviones enemigos mantuvieron su diferencia de altitud todo el tiempo, y no nos permitían superarles en altura. Mi grupo, mandado por el Capt. (Joseph) Myers (4,5 derribados y 2 dañados), ascendió hasta los 33.000 pies en un intento de ponerse por encima, y aunque logramos mantener esta altura, no pudimos superarles a causa de su ventaja inicial. Por ello, nos separamos y comenzamos a descender para reunirnos con el resto del escuadrón. Los aviones enemigos efectuaron medio tonel y nos persiguieron. Mi compañero de ala, el Lt. Patterson, fue alcanzado y le ordené que virase a la izquierda. El avión enemigo siguió tras él, alcanzándole en el ala derecha. Le pedí al Capt. Myers que me cubriese y me separé, poniéndome a cola del 109. Mis primeras ráfagas desde menos de 100 metros a 28.000 pies le alcanzaron en el lado derecho de su cúpula. Inmediatamente hizo un medio tonel y empezó a descender, pero yo también hice un medio tonel y me acerque hasta estar a menos de 50 metros, pudiendo observar impactos en todo su avión. Su timón de cola estaba destruido, al igual que la punta de su ala derecha. Tras separarme, vi caer al Me 109 sin control. Por lo tanto, me anoté el derribo de un Me 109G."

El 10 de febrero, Bob Buttke del 343 FS se unió al Capt. Paul Hoeper cuando unos cazas bimotores alemanes intentaron cortarle el paso a los bombarderos en ruta hacia Brunswick. Hoeper se anotó un Me 210 y Burke derribó a otros dos (pilotando el P-38H-5 42-67047), y dañó un Bf 110, aunque se vio obligado a regresar a su base con un solo motor. Tras sus cuatro derribos del 8 de febrero, Jim Morris tuvo que esperar únicamente 72 horas para apuntarse la tan importante quinta victoria (pilotando de nuevo el 42-67871), para convertirse así en el primer as de P-38 de la Octava Fuerza Aérea. Aunque Morris logró un importante éxito personal, se pagó un alto precio por ello. Al final de la misión, ocho P-38 no lograron regresar a la base, y el 20 FG se anotó sólo el derribo de tres aviones alemanes durante el feroz combate que mantuvieron. Estas frías estadísticas



El Maj. John Lovell, del 384 FS/364 FG, aparece aquí siendo condecorado con la DFC por parte del Jefe de su grupo, el Lt. Col. Ray Osborn, en Honington. En sus dos primeras misiones, el 6 y el 8 de marzo de 1944, Lovell derribó o dañó cuatro cazas enemigos. Para cuando el 364 pasó a utilizar el P-51D, a finales de julio de 1944, Lovell tenía tres victorias aéreas confirmadas y dos aviones destruidos en tierra. Y añadiría a su cuenta otros 3,5 derribos a los mandos del Mustang. (USAF)



El Lt. Marvin Glasgow del 55 FG (que aparece en el extremo de la izquierda) se anotó un posible derribo y un tocado pilotando este P-38J. Aquí aparece con su tripulación de tierra el 11 de mayo de 1944, en la base del grupo en Wormingford. (USAF)

demuestran que la táctica favorita de la Luftwaffe, consistente en acosar constantemente a las grandes formaciones de P-38 con grupos de interceptores mucho menores y de mayor movilidad, estaba resultando ser muy eficaz.

Lindol Graham se unió a Jim Morris en la condición de as doce días después, al anotarse el derribo de dos Bf 110 en la región de Brunswick/Gotha. Esta vez, el 20 FG obtuvo mejores resultados, pues derribaron cinco Fw 190 y un Bf 109G, además de la pareja lograda por Graham, frente a una sola baja entre sus filas. El 24 de febrero, "Slick" Morris volvió a ponerse por delante como principal as del P-38 al derribar un Bf 110 sobre Schweinfurt, su sexta victoria.

364 FG

Los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea comenzaron a aparecer sobre Berlín a la luz del día a principios de marzo de 1944, justo cuando se declaró operativo el tercer grupo de P-38 en el comando. El 364 FG voló en sus primeras misiones el día 3, y se anotó sus primeras victorias en los días inmediatamente posteriores.

Entre el 6 y el 8 de marzo, los P-38 se anotaron sólo 10 derribos confirmados, de entre el total de 160 cazas enemigos cuyo derribo reclamaban las escoltas de cazas de la USAAF. A pesar del pobre resultado, tres de estos derribos se adjudicaron sin reservas al futuro as del 364 FG, el Capt. John Lowell. Tras haber servido previamente como uno de los responsables de proyecto en el programa del P-38 en la base de Wright-Patterson antes de su traslado al frente, Lowell conocía en profundidad todas las posibilidades del Lightning. El día 6 pudo demostrar por primera vez sus habilidades al anotarse dos Bf 109 derribados cerca de Hannover, aunque uno de ellos se le concedió sólo como probable debido a las imágenes poco nítidas que recogió su cámara de disparo: el dispositivo vibró excesivamente al disparar las cuatro ametralladoras de calibre 12,70 situadas encima del mismo.

Dos días después, Lowell logró que le confirmasen el derribo de otros dos Bf 109G al Nordeste de la capital alemana. Para el 9 de abril, las tres victorias aéreas de Lowell se unían a un Fw 190 y un Ju 52/3m destruidos en tierra, con lo que alcanzó los cinco créditos (y la categoría de as) conforme a las reglas vigentes por entonces en la Octava Fuerza Aérea.

El Capt. George Ceullers del 38 FS se anotó también sus primeras victorias en un Lightning el día 8, al derribar un Fw 190 y dañar a otro sobre Berlín. Posteriormente lograría otros nueve derribos pilotando el P-51D.

La Luftwaffe tomó conciencia de la creciente amenaza que representaban las escoltas durante los primeros meses de 1944, por lo que se dedicaron a combatir desesperadamente contra las misiones diurnas de la USAAF. A lo largo del periodo de marzo y abril, los pilotos de la USAAF pudieron comprobar que la oposición alemana se había hecho más arriesgada y decidida, por lo que aumentó el número de derribos por ambos lados. Los cazas de la Octava Fuerza Aérea registraban casi semanalmente nuevos récords en el número de derribos, a medida que la Luftwaffe iba perdiendo pilotos veteranos de caza, insustituibles. Una de tales misiones a la desesperada fue la realizada el 18 de marzo, cuando una colosal fuer-



El Capt. George Ceullers del 383 FS/364 FG posa con sus hombres frente al P-38J 42-68017 Connie & Butch Jnr. a finales de la primavera de 1944. Este piloto se anotó 1,5 derribos y un tocado con este aparato, en marzo y abril de 1944, antes de anotarse otras nueve victorias aéreas con el P-51D. (Scutts)

za de más de 700 B-17 y B-24 se encontró con una resistencia encarnizada en su ruta de regreso desde la zona del objetivo. La práctica habitual de la Luftwaffe, consistente en evitar la confrontación con los cazas de escolta, se abandonó en esta ocasión; los Bf 109G y los Fw 190 atacaban a la menor oportunidad. Jerry Brown, del 38 FS, estaba enfrascado en alejar al enemigo de los bombarderos cuando observó a un Fw 190 pegado a la cola de otro P-38. Logró disparar una ráfaga de pasada contra el piloto alemán, aparentemente absorto en su presa, y lo derribó de inmediato.



El Maj. Joseph B. McManus sirvió como Jefe del 383 FS durante la primavera y el verano de 1944, efectuando en aquel periodo un gran número de salidas de escolta a bombarderos. Obsérvese el impresionante recuento de misiones que adorna el costado de su P-38J, bautizado *Marie*. Esta fotografía fue tomada en Honington, el 15 de junio de 1944. (USAF)

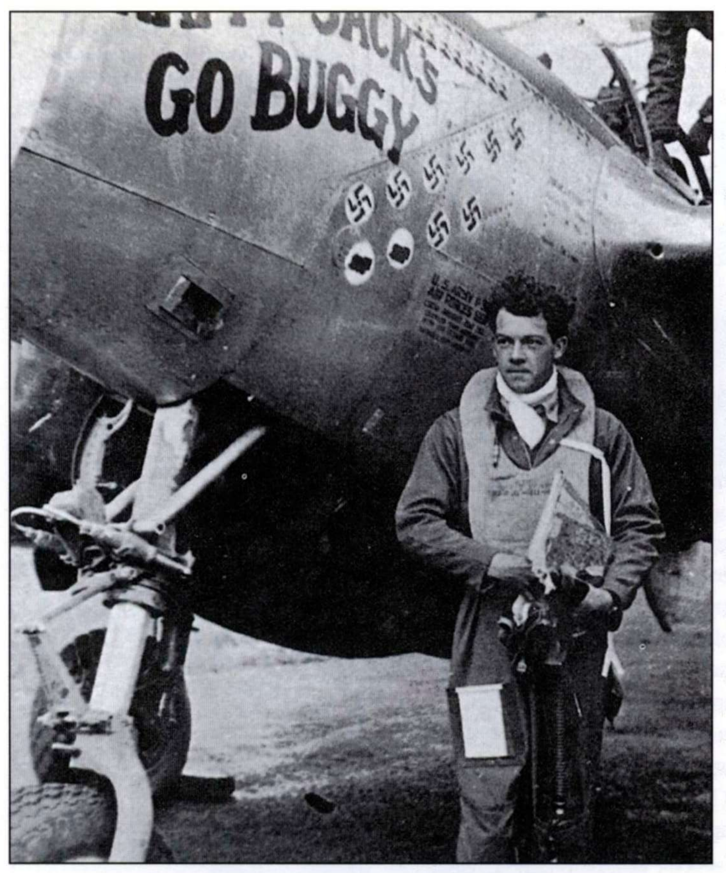
Mientras tanto, un veterano del P-40 en el Norte de África, el Lt. Col. Mark Hubbard, dirigía al 20 FG sobre otra parte del continente cuando aproximó en exceso sus P-38 al enemigo y acabó pagando un precio por ello. Aunque el coronel no era en absoluto un entusiasta del P-38, exigía que el 20 FG estuviese dispuesto a efectuar agresiones extremas con independencia del tipo de avión que empleasen. Hubbard se puso al frente del grupo para atacar a una formación de Bf 109G, y derribó a dos cazas y medio (y probablemente derribó otro más) antes de que le derribasen a él, que pilotaba el P-38J-10 42-67708, y fuese hecho prisionero. Resulta irónico que, a pesar de sus pocas simpatías por el Lightning, Hubbard llegase a ser un as en el transcurso de esta misión, ya que había logrado previamente cuatro derribos con el P-40.

El 18 de marzo, el 77 FS se encontró con varios Bf 110 y derribó a tres de ellos. Sin embargo, pagaron un alto precio por estas victorias, pues el Capt. Lindol Graham, as del P-38, murió en combate. Tanto él como su punto, el Lt. Art Heiden, iban pegados a la cola de un Zerstörer que intentaba huir, cuando el piloto de éste último aterrizó el bimotor en la nieve. Entonces, Heiden vio con incredulidad cómo Graham daba una pasada sobre la tripulación alemana que huía, calculaba mal su altura y chocaba contra el suelo cubierto de nieve, antes de capotar y estrellarse.

Tras la pérdida de Mark Hubbard el día 18, la dirección del 20 FG pa-

Esta fotografía oficial muestra el primer P-38J que aterrizó en Francia tras la Operación Overlord; se trata de un aparato perteneciente al 367 FG. El 22 de julio de 1944, este grupo se desplazó desde su base en Ibsley hasta Beuzeville, convirtiéndose en el primer destacamento de la Novena Fuerza Aérea en hacerlo. Dos días después le seguiría el 370 FG, y el 474 FG se desplazó el 6 de agosto. (Scutts)





El rostro del Capt. Jack Ilfrey parece denotar tensión o alivio, dependiendo de si la misión está a punto de comenzar o ya ha terminado. Ilfrey, un as veterano de la Operación Torch con el 94 FS/1 FG en 1942/43, fue enviado a Inglaterra en abril de 1944 para cumplir su segunda temporada de servicio, uniéndose al 79 FS/20 FG. Desde junio hasta septiembre sirvió como Oficial de Operaciones de esta unidad, antes de asumir el mando del 79 FS; ocupó este puesto hasta diciembre, cuando finalizó su periodo de servicio. Ilfrey había llegado al TO europeo con 5,5 derribos en su cuenta, y añadió otros dos el 24 de mayo de 1944 al derribar un par de Bf 109G sobre Eberswalde mientras pilotaba precisamente este P-38J-15 (43-28431). (Ilfrey)

só a manos del Lt. Col. Harold Rau, que dirigió el grupo con algo más de aprecio por el P-38, si bien la agresividad hacia el enemigo seguía siendo la prioridad.

El 8 de abril, el 20 FG quedó dispensado de una misión de escolta hacia Alemania a causa del mal tiempo sobre Kingscliffe, pero hacia mediodía el cielo se había despejado lo suficiente como para que el Lt. Col. Rau obtuviese permiso para una misión de caza libre por la región de Salzwedel. Al mando de su grupo encabezando el 79 FS, Rau efectuó cuatro pasadas sobre un aeródromo al Norte de Salzwedel para anotarse la destrucción de 13 aparatos monomotores y bimotores, así como un bimotor dañado. El propio Rau destruyó cuatro aparatos polimotores antes de que siete Bf 109G saliesen a su encuentro y derribasen un único P-38. Al divisar a otro Lightning en apuros, con un Messerschmitt que se le acercaba por detrás, Rau puso rápidamente al caza alemán en su punto de mira y le acertó de pleno, apuntándose su quinta victoria combinada del día. Por desgracia, el Bf 109G siguió su trayectoria durante el tiempo suficiente para chocar contra su víctima, y ambos aparatos se estrellaron.

Jim Morris añadió a su cuenta tres aviones bimotores en tierra (compartidos con otros dos pilotos), por lo que siguió siendo el máximo as del P-38 de la Octava, mientras que el Lt. Ernest Fiebelkorn se anotó también un aparato bimotor sin identificar estacionado en tierra; era el comienzo de sus anotaciones, que llegarían hasta las 9,5 victorias aéreas (9 con el P-51D) y dos aparatos destruidos en tierra. El recién ascendido Capt. Jerry Brown también logró puntuar el día 8, al derribar a un Bf 109G, su tercera victoria. Justo una semana después destruiría un Fw 190 y un He 111, para alcanzar la categoría de as. El 22 de abril, Robert Buttke se anotó el derribo de un Bf 109G y otro dañado, con lo que también llegó a as, siendo el único piloto que lo logró en el 343 FS con el Lightning.

A pesar de que el 55 FG lograría más de 50 victorias aéreas durante los siguientes meses, antes de recibir los Mustang, ningún otro piloto del P-38 se anotaría su quinto derribo.

La Suerte del Verano

Resulta irónico que, justo cuando el P-38 estaba a punto de iniciar un periodo mucho más favorable para la consecución de victorias aéreas, se tomase la decisión de dar por finalizado su servicio en la Octava Fuerza Aérea. Generalmente, con el clima cálido podían aprovecharse las mejo-



El Maj. J. D. "Whispering John" Landers, uno de los más grandes ases de caza de la USAAF, había alcanzado ya esta categoría el 26 de diciembre de 1942, pilotando el P-40E en el Pacífico. En abril de 1944 se unió al 38 FS/55 FG, y añadió otros cuatro derribos a su cuenta (un Bf 109G el 25 de junio y tres Me 410 el 7 de julio) así como un avión dañado (otro Bf 109G), pilotando el P-38J-15; a principios de julio de 1944 se puso al mando del 38 FS. Landers obtuvo sus últimos 4,5 derribos con el P-51D a lo largo de su tercer periodo de servicio en combate (como Jefe del 78 FG) en marzo de 1945. (Tabatt)

res características de todos los componentes mecánicos del caza, y el nuevo modelo J-25, dotado de controles de potencia y flaps de picado, prácticamente quedaría inédito para los grupos de la Octava Fuerza Aérea, aunque este modelo se utilizó con excelentes resultados en los tres grupos de Lightning de la Novena Fuerza Aérea.

El CO del 20 FG, Col. Cy Wilson (anteriormente jefe del 55 FS) fue tal vez el único piloto de la Octava Fuerza Aérea que tuvo algún éxito con el modelo J modificado, pues el 25 de junio derribó un Bf 109G. Los veteranos del 20 FG aseguran a veces que Wilson pilotaba en aquella misión un último modelo del tipo J o del L, pero en realidad volaba con el P-38J-15 43-28393, con los códigos "KI-W" del 55 FS. Se trataba de uno de la docena aproximada de P-38 que se modificaron con conjuntos de piezas enviadas urgentemente a Inglaterra. En aquel combate concreto, el coronel escoltaba a unos B-24 que regresaban de Francia cuando divisó a menor altura a 15 Messerschmitt. Wilson les dio caza, y cuando su caza indicaba una velocidad de unos 450 nudos en un picado casi vertical a 17.000 pies alcanzó a uno de los Bf 109 y lo derribó a 9.000 pies.

Los P-38 de la Octava Fuerza Aérea tuvieron uno de sus mejores días pocas semanas antes de que se produjera su sustitución por Mustang. El 7



El Lt. George Gleason del 434 FS/479 FG aparece aquí en Wattisham rodeado de su tripulación de tierra, a principios de su periodo de servicio, a mediados de 1944. El 26 de septiembre derribó tres Bf 109G (y dañó un cuarto) cerca de Munster, y se anotó también dos aviones destruidos en tierra con el P-38. Opinaba que este aparato resultaba ideal para operaciones de ataque a tierra, pero prefería el P-51D para el combate aéreo, de hecho, obtuvo siete victorias con el Mustang una vez que el 479 dejó de emplear el Lightning a finales de septiembre. (Gleason)



El Lt. Arnold Helding, del 434 FS/474 FG, posa con su P-38J, bautizado *LUCKY LADY*, a mediados de 1944.

de julio, el 20 y el 55 FG daban escolta a los bombarderos destinados a las refinerías de petróleo de Halle, en Alemania, y se anotaron 25 de los 77 aviones derribados por aparatos de la USAAF aquel día. El 55 se anotó 18 de esta cifra total y no tuvo ninguna baja. Por otro lado, el grupo alcanzó en esta misión su victoria aérea número 100, cuando sólo hacía nueve meses que habían iniciado las operaciones. El impresionante 56 FG (dotado de P-47) fue el primer grupo de la Octava Fuerza Aérea en romper la barrera de los 100 derribos, y lo lograron en siete meses.

Las siete victorias restantes que se lograron aquel 7 de julio correspondieron al 20 FG, aunque perdieron un único P-38. Y se trató del máximo as del Lightning en el Norte de Europa, el Capt. Jim Morris; mientras estaba preparándose para derribar un Me 410, su P-38 (J-15 43-28397) fue alcanzado con las ametralladoras traseras montadas en el fuselaje del aparato alemán tocado, y se vio obligado a saltar en paracaídas. Pasó el resto de la guerra en un campo de prisioneros, por lo que su recuento total quedó en 7,3 derribos y tres victorias en tierra. Agosto fue un mes espectacular para los cazas de la USAAF en todo el continente, incluyendo a los P-38 que seguían en servicio con el nuevo 479 FG (eran los únicos Lightning que quedaban en toda la Octava Fuerza Aérea) y a los tres grupos de Lightning de la Novena Fuerza Aérea. Durante aquel mes se dieron 27 días de rotundos éxitos para los cazas de las dos fuerzas aéreas; los pilotos de P-38 no sólo se anotaron derribos en ocho de esos días, sino que en al menos tres días fueron ellos quienes dominaron las anotaciones totales.

Uno de los pilotos de mayor éxito durante aquel periodo entre los Lightning fue el recién ascendido Capt. Robin Olds, que había volado en el TO Europeo con el 434 FS/479 FG desde la llegada del grupo al teatro de operaciones en abril o mayo de 1944. Olds era un piloto de gran talento y muy agresivo, cuyas excepcionales dotes de mando harían que fuese ascendido a la jefatura de su unidad antes de que finalizase su servicio. Se anotó sus primeros derribos en la mañana del 14 de agosto, cerca de Montmirail, en Francia. Este combate, del que salió victorioso, aparece en su Informe D:

"Pilotaba el Newcross Red Two en la operación de Ruibarbo de Caza, conforme a la Orden Local de Operaciones 513 del VIII Mando de Cazas. Me encontraba solo con un rumbo en brújula aproximado de 330° cuando vi a dos aviones no identificados a dos o tres kilómetros de distancia, a la una y con rumbo de 70° a una altitud aproximada de unos 200 pies. Me coloqué tras ellos, todo lo cerca que pude, y confirmé claramente que eran Fw 190. Entonces abrí fuego justo sobre los bordes de salida de los planos del E/A más rezagado, a unos 350 metros, y luego disparé una ráfaga



Vemos aquí al incontenible Robin Olds, del 434 FS/479 FG (con graduación de comandante), en cuclillas sobre el ala de su P-51K 44-72922 SCAT IV en abril de 1945. Ocho meses antes se había convertido en el último piloto de caza de la Octava Fuerza Aérea en lograr cinco victorias aéreas con el P-38, al añadir tres Bf 109G (derribados cerca de Rostock) el 25 de agosto de 1944 al par de Fw 190 que había derribado 11 días antes. (Gleason)

de entre cinco y ocho segundos. Pude ver numerosos impactos en el ala izquierda y en el costado izquierdo del fuselaje, así que varié mi punto de mira ligeramente hacia la derecha y disparé una intensa ráfaga contra el fuselaje. Salieron despedidas grandes piezas del avión alemán, así como llamaradas y un humo espeso y negro. Entonces el E/A cayó en un medio tonel incontrolado hacia su derecha. En aquel momento, ambos estábamos rozando la copa de los árboles, a una altura de no más de 30 metros.

El segundo E/A viró a la izquierda en una violenta maniobra de evasión y yo le seguí, por lo que no pude ver cómo se estrellaba contra el suelo el primer alemán, pues mi ala derecha lo ocultaba. Viré hacia el segundo alemán y disparé ráfagas cortas a unos 300 y 180 metros aproximadamente, llegando a observar algunos impactos. El E/A trazó un viraje completo de 360º del que salió recto y nivelado. Disparé de nuevo, una ráfaga de aproximadamente cinco segundos a su cola, y logré muchos impactos. Se desprendieron grandes piezas del avión alemán. A continuación aceleró y yo le seguí, disparando aún, mientras perdía más piezas. A continuación el piloto alemán saltó en paracaídas, y su paracaídas se abrió casi inmediatamente, por lo que tuve que inclinarme sobre un ala para no golpearle. Pude ver cómo este segundo aparato alemán chocaba contra el suelo y explotaba." Once días después, Olds se convirtió en el último as del P-38 de la Octava Fuerza Aérea al anotarse un trío de Bf 109G sobre la costa del Báltico, cerca de la ciudad de Rostock. Posteriormente se anotaría otros ocho derribos pilotando P-51K hasta mayo de 1945. Y 22 años más tarde añadiría otros cuatro derribos, esta vez de MiG vietnamitas, para alcanzar un total de 17 derribos y 1 dañado.

Solamente otro piloto del 479 FG alcanzó la categoría de as durante el periodo de P-38 del grupo. El Capt. Clarence Johnson del 436 FS se anotó su quinto derribo (y primero del grupo) durante una misión de ataque en la región de Reims el 22 de junio. Justo al remontar una colina en el P-38J-15 43-28697 ("9B-R"), el piloto se sorprendió al encontrarse con

un Fi 156 Storch que prácticamente llenaba su mira. Johnson reaccionó rápidamente y destruyó el indefenso avión de enlace con una ráfaga, y vio cómo se estrellaba con el resto de su grupo de testigo. Anteriormente se había anotado otros cuatro derribos, uno probable y otro dañado, mientras volaba con el 96 FS/82 FG sobre el Mediterráneo durante una serie de combates que tuvieron lugar a finales de 1943.

El 479 recibió una Mención de Unidad Distinguida por sus misiones de ataque durante agosto y septiembre; en estas misiones de caza logró destruir numerosos aviones en tierra y al menos 25 en el aire. Buena parte de los aviones destruidos en tierra se lograron el 18 de agosto y el 5 de septiembre, mientras que los pilotos lograron unos 25 derribos el 26 y el 28 de septiembre.

Volviendo a la misión de ataque del 18 de agosto, hicieron varias pasadas sobre los aeródromos de Nancy y Essey por las cuales el jefe del 434 FS, Lt. Col. J. M. Herren, se anotó la destrucción de un Ju 52 y un He 111, y Robin Olds destruyó un bombardero Heinkel y dos Ju 88. El Lt. George Gleason, futuro as de 12 victorias (tres con el P-38 y nueve con el P-51D), se anotó un Fw 190 y el derribo compartido de otros dos aparatos, mientras que el Lt. Thomas Olson se anotó cuatro aviones. El 5 de septiembre lograría destruir otros dos aparatos en tierra.



Un compañero de escuadrón de Robin Olds, el Capt. James M. Hollingsworth, era tan entusiasta del P-38 como George Gleason lo era del P-51D. De hecho, empleó este caza para anotarse no menos de seis aviones destruidos en tierra en una única salida, el 5 de septiembre de 1944, lo que casi seguro fue un récord de la Octava Fuerza Aérea con el Lightning. (Hollingsworth)

Los P-38 de la Novena Fuerza Aérea

El P-38 se empleó en misiones tácticas en tres grupos de la Novena Fuerza Aérea; estas unidades iniciaron sus operaciones a finales de abril y principios de mayo, como anticipo de la invasión del Día D, el 6 de junio de 1944. A pesar de la relativa escasez de victorias aéreas logradas por los escuadrones de estos grupos, el 367 y el 474 FG lograron sin embargo el nacimiento de cuatro ases, además de al menos uno que completó sus anotaciones en el P-38 tras haber logrado tres derribos con el P-40 en China: el Maj. Joseph Griffin derribó un Bf 109 el 17 de junio y dos Fw 190 el 14 de agosto para alcanzar el nivel de as.

A pesar de haber efectuado misiones operativas desde el 25 de abril, los primeros derribos logrados por el 474 FG no llegaron hasta la tarde



El Capt. Lawrence Blumer es condecorado con la DSC por nada más y nada menos que el Gen. de División Carl A. Spaatz, Jefe de la USAAF en Gran Bretaña, por sus servicios del 25 de agosto de 1944, cuando dirigió el 393 FS al rescate de otra unidad del 367 FG que estaba siendo atacada. El escuadrón de Blumer se anotó 14 Fw 190 en el combate que allí se produjo, cinco de los cuales cayeron en manos del propio condecorado con la DSC. (USAF)



del 6 de julio, cuando derribaron tres Fw 190 y otros cuatro se registraron como probables. El Lt. Robert "Swat" Milliken del 429 FS pilotaba el P-38J-10 42-67495 durante una misión cuando observó a un Fw 190 atacando al piloto Lt. James Frederick del 428 FS mientras éste descendía en paracaídas. Indignado por el ataque sobre su indefenso camarada en paracaídas, Milliken hizo un picado a todo gas contra el caza alemán.

Posteriormente, el piloto del Lightning explicó que esta acción fue el único combate aéreo clásico que vivió durante la guerra. Tras perseguirse durante algunos minutos por los campos, el Fw 190 estaba tan dañado que fue su piloto quien tuvo que saltar esta vez en paracaídas. Curiosamente, toda la pelea tuvo lugar en un amplio círculo sobre la misma zona, por lo que el derribado Frederick fue un testigo privilegiado de la acción. Tras ser rescatado, el piloto del P-38 estaba inmensamente agradecido a Milliken. El 25 de agosto fue también un día de intensos combates aéreos para los pilotos de P-38 de la Novena Fuerza Aérea, que siguieron efectuando sus peligrosas misiones de ataque a tierra. No hay duda de que la "estrella del día" fue el Capt. del 393 FS Larry "Scrapy" Blumer, que dirigió a su grupo contra una formación de Fw 190 que estaban destruyendo a los P-38 de otra unidad del 367 FG. Blumer derribó rápidamente cinco cazas Focke-Wulf y dañó a un sexto, que logró escapar de la zona de combate. Más tarde aquel mismo día, el 392 FS realizó una misión de ataque sobre un aeródromo en Dijon y se anotó la destrucción de 16 Ju 52/3m, cinco de los cuales se atribuyen al jefe del Escuadrón, Maj. Robert "Buck" Rogers.

El 474 FG logró también el éxito el día 25, cuando su trío de escuadrones derribó 21 aviones durante una larga batalla en la región de Laon. Esto elevó la cifra total de derribos del grupo de P-38 de la Novena Fuerza Aérea a 41 victorias aéreas con 16 victorias en tierra. Sin embargo, estas impresionantes cifras tuvieron un alto precio; el 474 perdió once P-38 y el 367 FG perdió ocho. El Lt. Lenton Kirkland, as de cinco de-

El operario de tierra sentado en el encastre del ala de este P-38J parece estar estudiando con perplejidad la compleja decoración del morro de este caza. Podría deberse a que su piloto, el Capt. Paul J. Sabo del 485 FS/379 FG, no estaba muy seguro del número de aviones que había derribado en realidad, por eso aparece una interrogación en lugar de una esvástica en uno de los símbolos de derribo. Sabo, que pilotó tanto en el 20 FG como en el 370, se anotó un total de 5,333 aviones dañados o derribados entre el 5 de febrero y el 20 de octubre de 1944. (Crow)

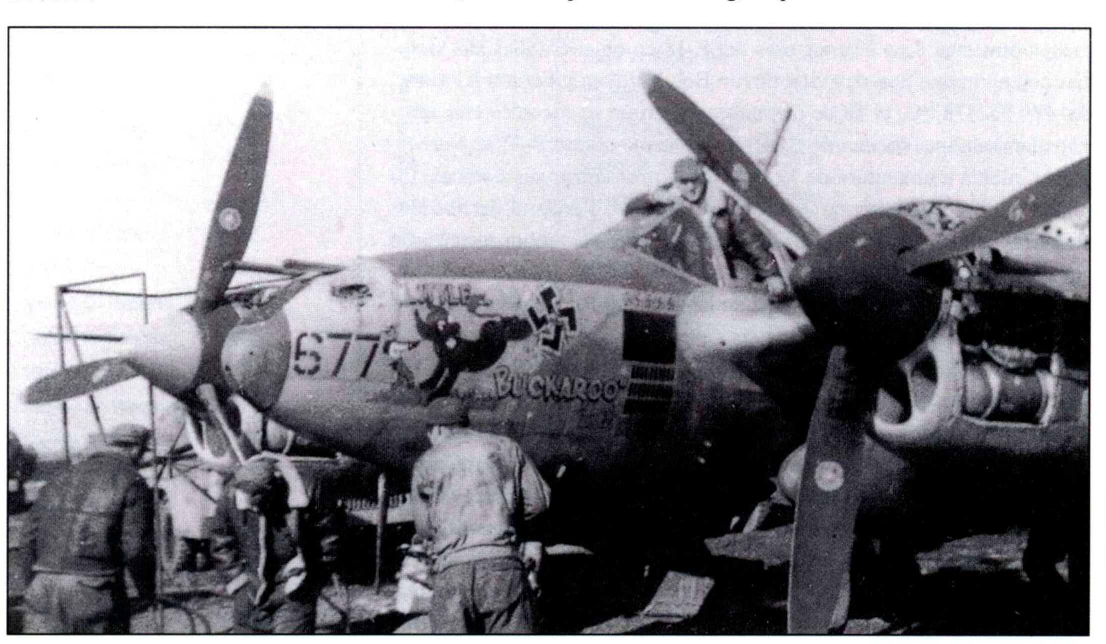
rribos del 429 FS, logró en esa fecha sus dos primeras victorias –dos Bf 109G– pilotando el P-38J-25 44-23565 (con código "7Y-E").

Tras la guerra se supo que, el 25 de agosto, el relativamente nuevo Geschwader JG 6 perdió a 16 de sus Fw 190 frente a los P-38, por lo que el recuento de victorias de uno de los grupos (probablemente el 367) resultó bastante preciso.

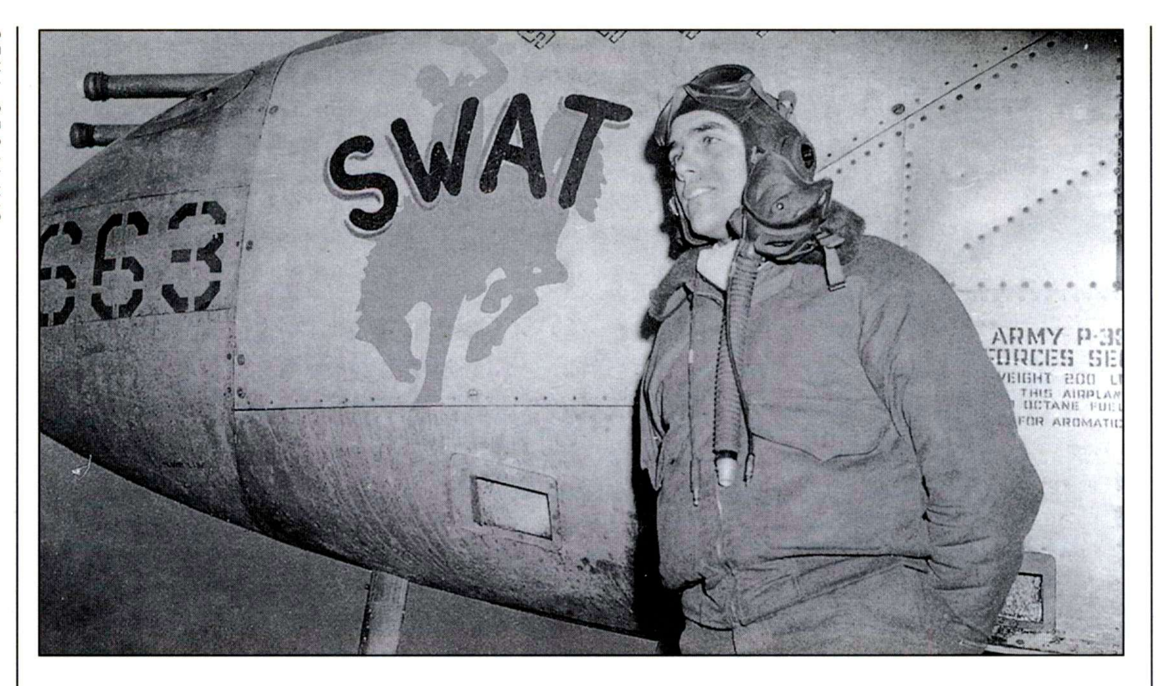
Los P-38 de la Novena Fuerza Aérea disfrutaron de "buena caza" durante el resto de 1944; el 474, por ejemplo, se topó el 13 de octubre con un grupo de cazas alemanes durante una misión de ataque, y inmediatamente derribaron a 11 de ellos; Bob Milliken logró entonces su cuarto Fw 190. Ocho días más tarde, su 429 FS estaba de nuevo en acción, y Lenton Kirkland derribó entonces un Fw 190 que sería su tercer derribo confirmado.

Noviembre y diciembre fueron meses cruciales en la destrucción de la antaño poderosa Luftwaffe. Los encuentros entre los cazas alemanes y los bombarderos pesados eran, como mucho, esporádicos, y desde luego no suponían ningún obstáculo para el desarrollo de la campaña diurna. Incluso los bombardeos tácticos y las misiones de ataque de la Novena Fuerza Aérea encontraban ya más oposición por parte del fuego antiaéreo que por la presencia de cazas interceptores.

No obstante, no todos los cazas de la Luftwaffe habían sido barridos del cielo, como pudo comprobar el 367 FG el 19 de noviembre, mientras escoltaba a los P-47 cargados de bombas del 368 FG hacia la zona de Duren, en misión de ataque a tierra. Se toparon con más de 25 Fw 190 en su ruta hacia el objetivo. Larry Blumer mandaba el grupo del 393 FS en aquella escolta, y reaccionó instantáneamente al ataque intentando soltar sus tanques externos, pero no conseguía librarse de ellos. A pesar de todo, persiguió al enemigo y derribó uno de los Fw 190. Acababa de entrar en la élite de pilotos que habían logrado derribar más de cinco cazas Focke-Wulf. El resto de pilotos del 367 FG se anotaron seis Fw 190, sin tener que lamentar ninguna pérdida.



El 25 de agosto de 1944, el Maj. Robert "Buck" Rogers dirigió el 392 FS en un ataque sobre un aeródromo francés con este P-38J-25 (44-23677), destruyendo cinco Ju 52/3m durante numerosas pasadas de ataque a tierra. Por desgracia para Rogers, la Novena Fuerza Aérea no reconocía las victorias en tierra, por lo que las esvásticas pintadas bajo la cabina del caza no sirvieron para calificarle técnicamente como as. (Crow)



El Lt. Robert Milliken del 429 FS/474 FG fue uno de los pocos pilotos de P-38 que lograron convertirse en ases con la Novena Fuerza Aérea. Milliken se anotó cuatro Fw 190 y un único Bf 109G entre el 6 de julio y el 18 de diciembre de 1944, y cuenta además con la distinción de ser el último piloto en lograr la categoría de as con el Lightning en el Norte de Europa. (Milliken)

En diciembre se produjo el declive en la presencia del P-38 en el Norte de Europa, pues la mayoría de jefes de grupo de la Novena Fuerza Aérea preferían el P-47, más robusto, para las misiones de ataque a tierra en lugar del P-38, más delicado en comparación. Sin embargo, los pilotos de los Lightning entablaron aún varios combates entre finales de aquel año y la primavera de 1945; en el curso de una misión el 17 de diciembre, las unidades de P-38 derribaron 19 aparatos alemanes (aquel mismo día, los pilotos de los P-47 se anotaron 55 derribos y los de P-51D se anotaron seis). En la noche de Navidad, se produjo un combate de Spitfire y Lightning contra los Fw 190D del II./JG 26; los P-38 se anotaron el derribo de dos aviones enemigos y los Spitfire derribaron al menos otro más. Los últimos ases del P-38 en obtener todas sus victorias con el mismo tipo de avión fueron Bob Milliken y Lenton Kirkland, del 429 FS/474 FG, el 18 de diciembre. El grupo se encontró con aproximadamente una docena de Bf 109G luchando contra P-47 al Noroeste de Colonia a una altura de 12.000 pies, y tras lanzar sus bombas, los pilotos de los Lightning se unieron a la refriega. Kirkland derribó dos cazas Messerschmitt y Milliken otro más, con lo que ambos alcanzaron sus cinco victorias.

Sin embargo, éste no fue el final de los ases del P-38 en Europa, pues el Capt. Joseph E. Miller, que se había anotado cuatro derribos con el 48 FS/14 FG en Italia a mediados de 1943, fue transferido al 429 FS/474 FG a principios de 1945 para iniciar una segunda campaña. El 13 de marzo dio cuenta de un único Fw 190 mientras daba apoyo a las tropas que penetraban en Alemania. Este derribo hizo de Miller el último as del P-38 en Europa. Para el Lightning, la guerra en los TO europeo y mediterráneo comenzó en agosto de 1942 con una serie de misiones de prueba sobre Francia, y no finalizó hasta que un piloto del 429 FS derribó un avión de transporte Si 204 en el último día de la guerra, el 8 de mayo de 1945.

APÉNDICE

ASES DEL P-38 LIGHTNING DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO

Duodécima Fuerza Aérea

Nombre	Grupo	Victorias aéreas
William J. Sloan	82°	12
Frank D. Hurlbut	82°	9
Louis E. Curdes	82°	7
Claude R. Kinsey	82°	7
Ward A. Kuentzel	82°	7
Lawrence P. Liebers	82°	7
Meldrum L. Sears	1°	7
Herbert E. Ross	14°	7
Harley C. Vaughn	82°	7
Edward T. Waters	82°	7
Richard A. Campbell	14°	6
Ray Crawford	82°	6
James W. Griffiss	1°	6
William J. Schildt	82°	6
Thomas A. White	82°	6
Charles J. Zubarik	82°	6 *
Jack M. Ilfrey	1°	6 ** (8)
Paul R. Cochran	82°	5
Rodney W. Fisher	1°	5
Harry T. Hanna	14°	5
Daniel Kennedy	1°	5
John A. MacKay	1°	5
T.H. McArthur	82°	5
Ernest K. Osher	82°	5
Joel A. Owens	1°	5
Newell O. Roberts	1°	5
Gerald L. Rounds	82°	5
Virgil H. Smith	14°	5 **
Sideny W. Weatherford	14°	5
Darrell G. Welch	1°	5
Lee V. Wiseman	1°	5
John L. Wolford	1°	5

Decimoquinta Fuerza Aérea

Nombre	Grupo	Victorias aéreas
Michael Brezas	14°	12
William L. Leverette	14°	11
Walter J. Carroll	82°	8
Thomas E. Maloney	1°	8
Philip E. Tovrea	1°	8
Charles A. Adams	82°	6
James D. Holloway	82°	6
Donald D. Kienholz	1°	6
Armour C. Miller	1°	6
Leslie E. Anderson	82°	5
Louis Benne	14°	5
Herbert B. Hatch	1°	5
Warren L. Jones	14°	5
Carroll S. Knott	14°	5
Franklin C. Lathrope	1°	5
Richard J. Lee	1°	5
Marlow J. Leikness	14°	5
Jack Lenox	14°	5
John W. McGuyrt	14°	5
Everett Miller	1°	5
Robert K. Seidman	14°	5
Oliver B. Taylor	14°	5
Herman W. Visscher	82°	5
Paul H. Wilkins	14°	5
Max J. Wright	14°	5

( ) Recuento final entre paréntesis
* Zubarik logró dos victorias adicionales sin reconocimiento oficial
** Recuentos finales modificados tras el cambio de política sobre victorias compartidas en la Duodécima Fuerza Aérea

Octava y Novena Fuerza Aérea

Nombre	Grupo de Caza	Victorias Aéreas
Jack M. Ilfrey	20°	8 (6 conseguidas con la 12 FA)
James M. Morris	20°	7 y 1/3
Lawrence E. Blumer	367°	6
Lindol F. Graham	20°	5 y 1/2
Gerald Brown	55°	5
Robert L. Buttke	55°	5 (+1 con el P-51D)
Clarence O. Johnson	47°	5 (4 con el 82° FG, +2 con el P-51D)
Lenton F. Kirkland	474°	5
Joseph E. Miller	474°	5 (4 con el 14° FG)
Robert C. Milliken	474°	5
Robin Olds	479°	5 (+8 con el P-51D y +4 con los F-4C del 8° TFW en Vietnam)

Lista de Victorias en Europa y en el Mediterráneo de los Ases del P-38 con 7 o más victorias

William J. Sloan

7/1/43	1 Bf 109
30/1/43	1 Bf 109
2/2/43	1 Bf 109/1 Do 217
15/2/43	1 Bf 109
20/5/43	1 Ju 88/1 MC200
18/6/43	1 MC 200
5/7/43	1Re2001/1 Bf109
10/7/43	1 MC 202

Michael Brezas

8/7/44	1 Bf 109
14/7/44	2 Bf 110/1 Fw 190
19/7/44	1 Fw 190
20/7/44	1 Bf 109
22/7/44	2 Fw 190
7/8/44	2 Bf 109
25/8/44	2 Fw 190
22/7/43	1 Bf 109

William L. Leverette

9/10/43	7 Ju 87
14/12/43	1 Bf 109
24/2/44	1 Bf 110
18/3/44	1 Bf 109
12/4/44	1 Bf 110
2/9/43	1 Bf 109

Frank D. Hurlbut

11/5/43	1 Ju52/3m
20/5/43	1 Fw 190
24/5/43	1 MC 202
10/7/43	3 Fw 190
7/8/43	1 Fw 190

Walter J. Carroll

10/6/44	1 Bf 109
24/6/44	1 Bf 109
4/7/44	1 Ju 52/3m
7/7/44	1 Bf 109
8/7/44	3 Me 410
26/7/44	1 Fw 190

Louis E. Curdes

29/4/43	3 Bf 109
19/5/43	2 Bf 109
24/6/43	1 MC 202
27/8/43	2 Bf 109

Thomas E. Maloney

28/3/44	1 Bf 109
23/4/44	2 Bf 110
28/5/44	1 Do 217
31/5/44	1 Bf 109
18/7/44	1 Fw 190
15/8/44	2 Bf 109

Philip E. Tovrea

31/5/44	1 Bf 109
10/6/44	1 Bf 109
16/6/44	2 Bf 109
2/7/44	1 Fw 190
18/7/44	2 Fw 190/1 Bf 109

James M. Morris

5/2/44	1/3 He 111
8/2/44	2 Bf 109/2 Fw 190
11/2/44	1 Bf 109
24/2/44	1 Bf 110
7/7/44	1 Me 410
5/4/43	2 Ju 52/3m

Claude R. Kinsey

29/1/43	1 Bf 109
30/1/43	1 Bf 109
17/2/43	1 Cant Z 506
23/2/43	1 Cant Z 506
15/3/43	1 Bf 109

Ward A. Kuentzel

20/3/43	1 Bf 109
20/5/43	1 Bf 109
18/6/43	1 MC 202
28/6/43	1 MC 202
10/7/43	1 Fw 190/1 JU 88
22/7/43	1 Bf 109

Lawrence P. Liebers

14/5/43	1 MC 202
21/5/43	1 MC 202
18/6/43	2MC202/1MC205
10/7/43	1 Fw 190
20/8/43	1 Fw 190

Herbert E. Ross

9/5/43	1 MC 202
18/7/43	2 Ju 52
25/8/43	1 MC 202
26/8/43	1 Bf 109
29/8/43	1 Bf 109
6/9/43	1 Fw 190

Meldrum L. Sears

1/1/43	1 Ju 52
12/1/43	1 Fi 156
10/4/43	4 Ju 52
12/4/43	1 Bf 109

Harley C. Vaughan

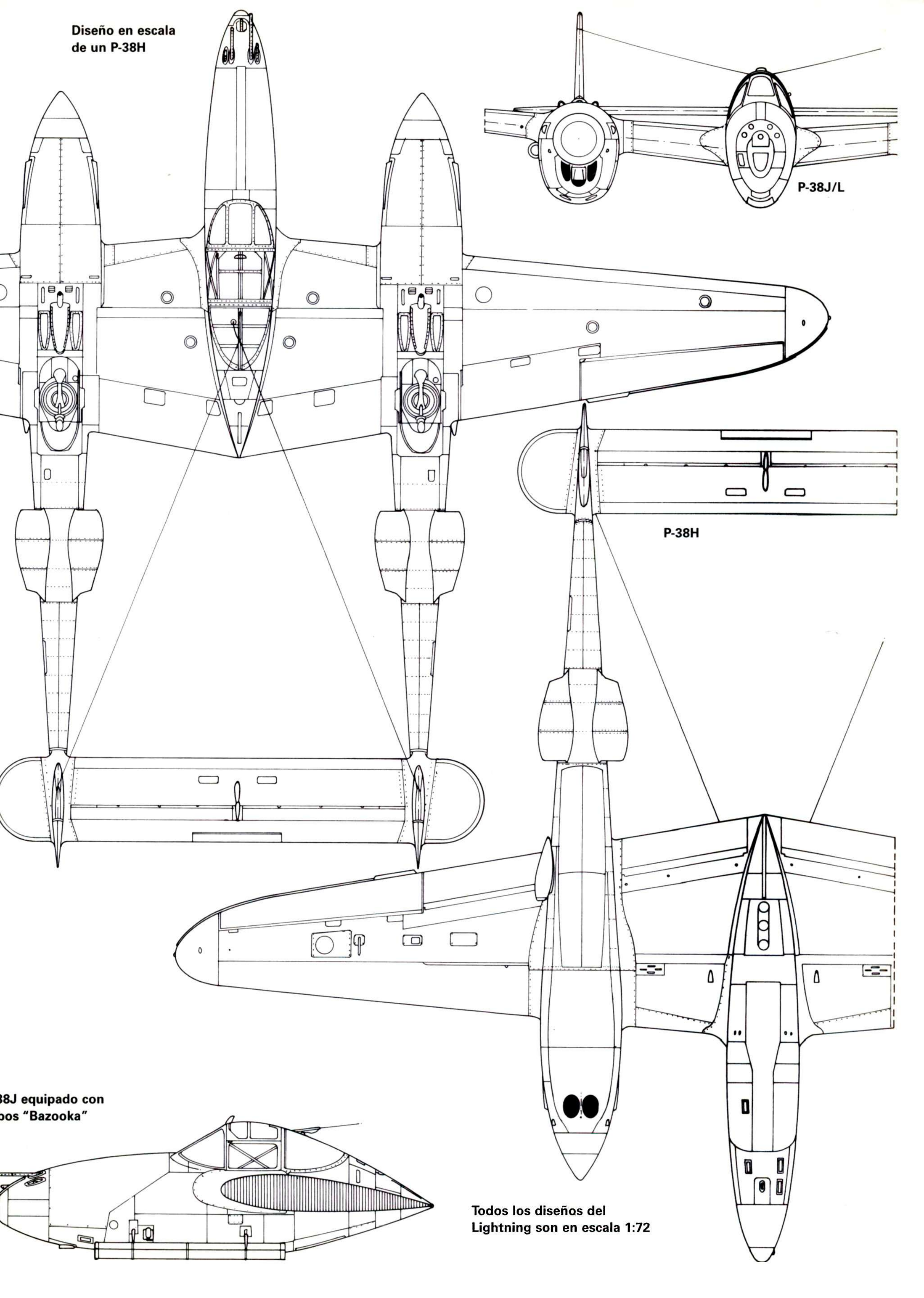
15/1/43	1 Bf 109
30/1/43	1 Fw 190
12/3/43	1 cant Z 1007
20/3/43	1 Ju 88
17/4/43	1 Ju 88
23/4/43	1 Cant Z 501
14/5/43	1 MC 202

Edward T. Waters

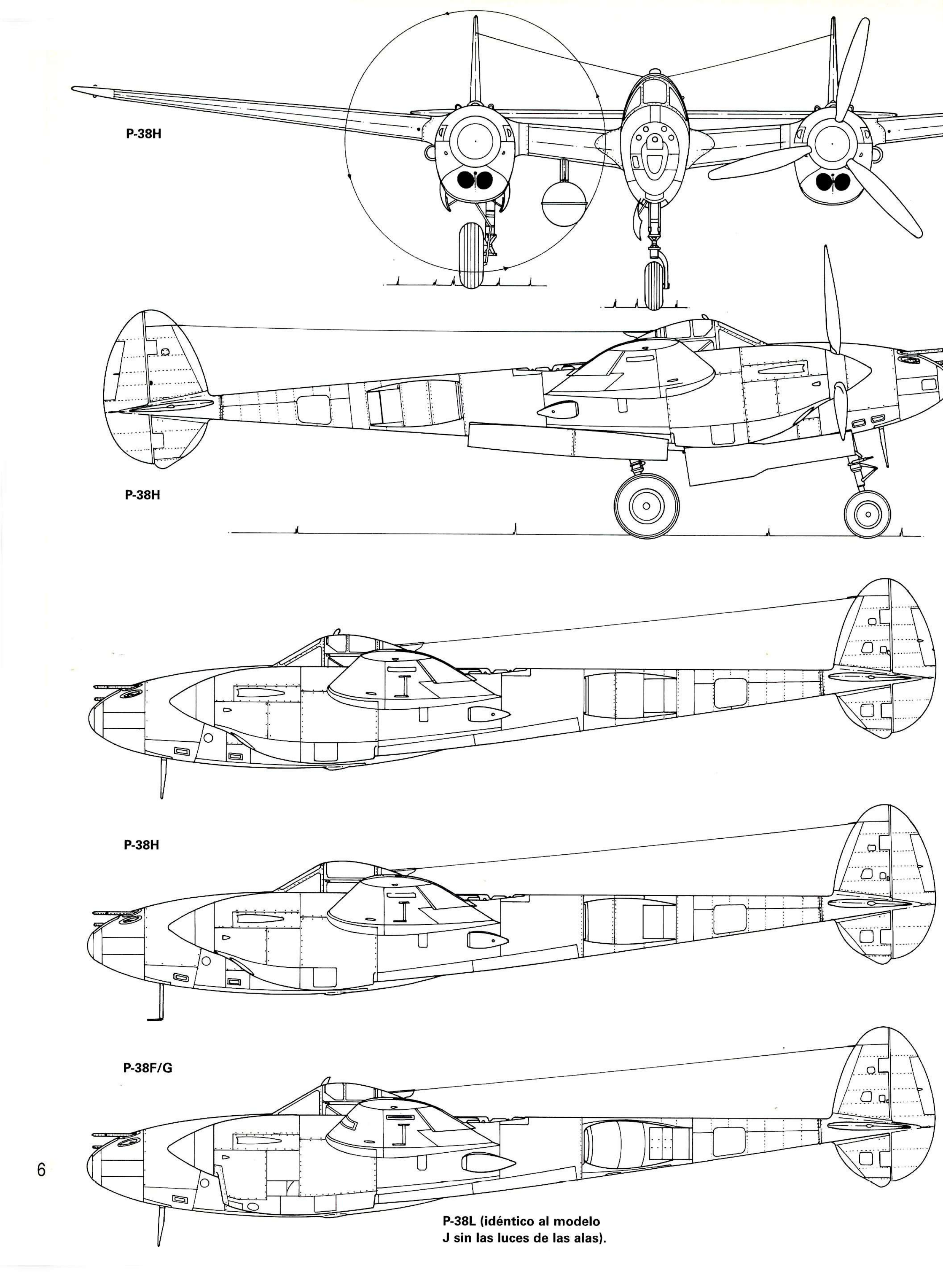
12/3/43	1 Cant Z 1007
17/4/43	1 Fiat BR 20
20/5/43	1 Bf 109
18/6/43	1 Bf 109
28/6/43	1 MC 202
30/6/43	1 Fw 190
10/7/43	1 Bf 109

Jack M. Ilfrey

2/11/42	1/2 Bf 110
2/12/43	2 Bf 109
26/12/42	2 Fw 190
3/3/43	1 Bf 109
8/3/43	1/2 Bf 109
24/5/44	2 Bf 109 (Conseguidas con la Octava Fuerza Aérea)



Diseño en escala
de un P-38H
P-38J/L
P-38H
38J equipado con
bos "Bazooka"
Todos los diseños del
Lightning son en escala 1:72


P-38H
P-38H
P-38H
P-38F/G
P-38L (idéntico al modelo
J sin las luces de las alas).

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El P-38 hizo su debut en combate en Europa a mediados de 1942, cuando los primeros cazas norteamericanos volaron hasta el Reino Unido antes de dirigirse hacia Oriente, al Norte de África. Sus prestaciones en este teatro de operaciones, y más tarde sobre el propio territorio alemán, hicieron que el P-38 se ganase el apodo de "der gabel-schwanzer Teufel" (el demonio con "cola de tridente"). Aunque disponía de un largo radio de acción gracias al cual podía escoltar a los bombarderos pesados hasta el interior de la Europa ocupada, el Lightning estuvo plagado de problemas técnicos durante sus primeros años en el TO europeo, que no se resolvieron hasta la llegada del modelo J a finales de 1943. Este libro describe las carreras en Europa de diversos ases de la USAAF previamente desconocidos, y permite hacer justicia al mismo tiempo, pues en el pasado se repartió toda la "gloria" de las victorias de cazas en este teatro entre los pilotos de P-47 y P-51. Unos 17 pilotos de P-38 se anotaron 7 derribos o más cada uno en los TO europeo y mediterráneo.

